



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 1
118 11 Praha 1

telefon: 257 085 111
fax: 224 318 155
e-mail: posta@mkcr.cz

Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 217, 190 22 Praha 9
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Štefánikova 23, 150 00 Praha 5
České přístavy, a.s., Jankovcova 6, 170 00 Praha 7

Váš dopis značky

Naše značka
č.j. 5990/2004

Vyřizuje / linka
Mgr. Vajčner/434

V Praze dne
12. 1. 2004

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče vydává toto

r o z h o d n u t í:

Ministerstvo kultury *neprohláší* podle § 2 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, **soubor mostních objektů tzv. Libeňského mostu**, překlenujících řeku Vltavu mezi Holešovicemi a Libní v hl. m. Praze, nacházejících se na pozemcích parcelní čísla 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2383/1 v k.ú. Holešovice, a pozemcích parcelní čísla 3952/1, 3952/2, 3952/4, 3952/5, 3952/6, 3952/7, 3952/8, 3952/9, 3960, 3961/1, 3962, 4014/1 v k.ú. Libeň, za kulturní památku.

O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo kultury zahájilo na základě návrhu, který podal Národní památkový ústav – územní odborné pracoviště v hlavním městě Praze, Národní třída 37, 110 00 Praha 1, řízení o prohlášení souboru mostních konstrukcí tzv. Libeňského mostu v Praze za kulturní památku. Národní památkový ústav – územní odborné pracoviště v hl. m. Praze ve svém návrhu uvedl, že Libeňský most jako trasa spojující Dělnickou ulici v Holešovicích k novému přístavu v Libni vznikl jako mostní provizorium v roce 1903, přičemž byla použita doplněná provizorní mostní konstrukce ze stavby nového Mostu císaře Františka Josefa u Národního divadla. V letech 1924-28 byl postaven dnešní definitivní most podle projektu ing. Mencla za spolupráce architekta P. Janáka. Libeňský most představuje mimořádnou technickou stavbu, dílo významného budovatele pražských mostů ing. Mencla, konstrukčně poslední kloubový most z prostého betonu. Pozoruhodné je rovněž architektonické řešení stavby, jejíž masivnost zdůraznil architekt P. Janák použitím výrazných kubistických forem, které nepočítaly s další sochařskou výzdobou. Stavba je vynikajícím dokladem architektury, spojující originální technické řešení s výrazným a zároveň citlivě vyváženým architektonickým ztvárněním.

Ministerstvo kultury dále obdrželo odborné vyjádření Národního památkového ústavu – územního odborného pracoviště ze dne 1. 11. 2004, značka 12177/2004/a/M, sloužící jako podklad pro vydání správní rozhodnutí odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy ve

věcech „Rekonstrukce komunikace a přestavba mostních objektů ulice Libeňský most včetně křižovatky Dělnická – Jankovcova před křižovatkou Palmovka“ a „Rekonstrukce TT Libeňský most v ulicích Dělnická a Libeňský most v úseku za křižovatkou ulic Dělnická a Komunardů před křižovatkou Palmovka se zastávkami Na Maninách a Libeňský most“, kdy byly předloženy návrhy z hlediska památkové péče označeny za vyloučené.

V řízení se vyjádřil, na základě § 3 odst. 1 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče, který ve svých stanoviscích ze dne 13. 10. 2004, č.j. MHMP 120297/04/Mül, a ze dne 27. 10. 2004, č.j. MHMP 120297-B/04/Mül/Stj, nedoporučil prohlášení předmětného souboru mostů za kulturní památku. V odůvodnění tohoto stanoviska bylo zejména uvedeno, že současný Libeňský most není z hlediska urbanistického nikterak mimořádnou stavbou. Byl vybudován v místě provizorního mostu, postaveného v roce 1903, na jehož funkci, totiž překonání řeky jako dopravní překážky, přímo navázal. Výstavba nového mostu byla vynucena regulačními opatřeními v oblasti Karlína a Libně, úpravami vltavského meandru, břehů a řečiště a modernizací přístavu. Je utilitární dopravní stavbou, účelově spojující dva břehy Vltavy. Postavil jej v letech 1924 až 1928 Ing. František Mencl, jako finančně i technicky úsporný kloubový most z prostého betonu (některými autory nazývaného „umělý kámen“), za použití místních surovin a ani způsob zakládání na únosném podkladě v otevřených stavebních jámách nevykazuje žádné známky aplikace neobvyklých či výjimečně náročných technických postupů. Libeňský most tedy není z hlediska konstrukčního, architektonického ani památkového nijak výjimečně významný a neopakovatelný, nevykazuje žádné mimořádné a výrazné umělecké hodnoty a svým jednoduchým až těžkopádným konstrukčním a architektonickým pojetím nevybočuje z dobového standardu. Konstrukce mostu, skládajícího se ze tří samostatných částí, je v závislosti na použité technologii mohutná až těžkopádná, což využil architektonický spolutvůrce arch. Pavel Janák k uplatnění kubistických forem. Most zcela postrádá umělecké, především sochařské vybavení, jak bylo obvyklé u jiných pražských kloubových mostů z prostého betonu (např. Hlávkův most mezi Štvanicí a Bubny a Mánesův most). Převládá zde jednoznačně účelová funkce dopravní stavby. Ve „Statickém výpočtu zatížitelnosti mostních konstrukcí Libeňského mostu, tj. rámových konstrukcí, klenbových konstrukcí a konstrukcí schodišť“ (zpracovala Fa PONTEX v roce 2003) se konstatuje, že hlavní závadou konstrukcí Libeňského mostu je zatékání do konstrukce roštů a kleneb a k umocnění degradace dochází vlivem mrazu. Na klenbových konstrukcích dochází vlivem zatékání k postupnému vymývání a rozkladu cementového pojiva v betonu a tento vliv se projevuje viditelně díky nerovnoměrné kvalitě a hutnění betonu. Na roštových konstrukcích je v místech zatékání beton hloubkově degradován, na mnoha místech je již odpadlá krycí vrstva a obnažená výztuž je silně zkorodovaná, někde již odpadlá. Byla prokázána i kontaminace ionty Cl. Beton konstrukcí schodišť je vlivem silného zatékání silně zdegradovaný, obnažená výztuž je zkorodovaná s výrazným oslabením a místy zcela chybí. Na základě diagnostiky a výpočtů je zde konstatováno, že konstrukce nevyhovují platným normám a vzhledem k typu konstrukce a stavu narušení se ukazuje, že ani rozsáhlou opravou nebude možno dosáhnout požadovaných hodnot pro požadované zatížení tramvajovou a automobilovou dopravou. Je třeba mít na paměti, že konstrukce je navržena na zatěžovací schéma, platné před 85 lety, požadavky současných norem na pohyblivé zatížení jsou diametrálně odlišné a je předem zřejmé, že jich nebude dosaženo za předpokladu stávajícího šířkového uspořádání normových zatížitelností. V závěru výše uvedeného materiálu se jednoznačně konstatuje, že podle závěrů diagnostického průzkumu je stav mostních konstrukcí pro navrhovanou intenzitu dopravy v dané lokalitě nevyhovující a je nutno provést jeho rekonstrukci. Z uvedených skutečností vyplývá, že při nezbytné rekonstrukci mostu nemůže zůstat zachována autentická hmotná podstata věci. Je tedy možné vytvořit pouze její repliku, která z hlediska památkové péče bude postrádat hodnoty, pro které by měla být zapsána do Ústředního seznamu kulturních

památek. Libeňský most nespĺňuje kritéria pro prohlášení věci za kulturní památku, tak jak jsou definována v § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, tj. nespornou výjimečnost, nenahraditelnost a nenapodobitelnost. Nepředstavuje natolik výjimečný doklad historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti, ani nevykazuje nadprůměrné historické, umělecké a technické hodnoty, pro které by mohl být prohlášen za kulturní památku.

Podle § 3 odst. 2 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, byli v řízení vyrozuměni dopisy ze dne 20. 8. 2004, č.j. 5990/2004, vlastníci předmětného souboru mostních konstrukcí a dotčených pozemků, Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 217, 190 22 Praha 9, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Štefánikova 23, 150 00 Praha 5, České přístavy, a.s., Jankovcova 6, 170 00 Praha 7, a bylo jim umožněno vyjádřit se k podanému návrhu. Hlavní město Praha a České přístavy, a.s. se k uvedenému návrhu nevyjádřily.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. vyslovil ve svém stanovisku ze dne 6. 9. 2004, značka 90200/675/203-930/04, nesouhlas s prohlášením Libeňského mostu za kulturní památku, když zejména uvedl, že těleso libeňského mostu se nachází v havarijním stavu a vzhledem k porušení tramvajové tratě na mostě a v přilehlých úsecích se tato trať bude rekonstruovat. Zadáání pro zpracování projektové dokumentace vycházelo zejména z těchto skutečností: 1) konstrukce mostu je trvale přetěžována jak automobilovým tak tramvajovým provozem (vyšší nápravové zatížení, než bylo původně projektované), 2) vliv povodní 2002, 3) stavba protipovodňových opatření, 4) infrastruktura v oblasti. Před zpracováním dokumentace byl tento záměr kladně přijat Národním památkovým ústavem – územním odborným pracovištěm v hl. m. Praze a písemně potvrzen zápisem ze dne 15. 12. 2003 („Požadované úpravy nejsou v rozporu s režimem památkové ochrany tohoto území.“). Původní konstrukci tramvajové trati není možné dále využívat, protože svojí únosností nevyhovuje dnes používaným tramvajovým vozům. Stejně tak není možné, při stávajícím uspořádání mostní konstrukce, použít jiný typ tramvajového svršku, než velkoplošné panely. V nejbližší době je očekávána dodávka nových nízkopodlažních tramvají, jejichž nápravové zatížení přesahuje nápravové zatížení vozů dnes užívané řady T o cca 40%.

Rovněž Technická správa komunikací hl. m. Prahy vyjádřila ve svém přípisu ze dne 8. 9. 2004, č.j. 63/04/200 a 415/04/900, jednoznačný nesouhlas s prohlášením věci za kulturní památku, protože již dva roky je připravována rozsáhlá rekonstrukce mostní konstrukce a komunikace Libeňského mostu včetně tramvajové trati a přilehlého prostoru, kdy záměr této akce byl vyvolán především nutností uvést tyto stávající stavby do vyhovujícího a bezpečného technického provozního stavu, který byl výrazně zhoršen a stal se nevyhovujícím zejména v důsledku povodní v roce 2002. Před zpracováním dokumentace byl tento záměr konzultován a kladně přijat Národním památkovým ústavem – územním odborným pracovištěm v hl. m. Praze a písemně potvrzen zápisem ze dne 15. 12. 2003. Toto stanovisko bylo doloženo vyjádřením akciové společnosti Inženýring dopravních staveb, Na Moráni 360/3, 128 01 Praha 2, ze dne 9.11.2004, značka 3730/R-507/04, jehož přílohou byla „Zpráva o skutečnostech zjištěných v rámci zpracování diagnostického průzkumu a statického výpočtu mostu V-009-Libeňský most“, kterou vypracovala ke dni 17. 2. 2003 firma Pontex, s.r.o. Zde se závěrem uvádí, že konstrukce Libeňského mostu nevyhovuje pro zatížení dle ČSN 73 6203 pro zatěžovací třídu A ani B a vzhledem k typu konstrukce a stavu narušení je zřejmé, že ani rozsáhlou opravou nebude možno těchto hodnot zatížitelnosti dosáhnout.

Na svém 34. zasedání, které se konalo dne 29. 9. 2004, věc posoudila Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení za kulturní památku, sekce nemovitých kulturních památek, a doporučila její prohlášení za kulturní památku s odůvodněním, že se jedná o zvlášť významný doklad mostního stavitelství, garantovaný jeho autory – Ing. Menclem a architektem Janákem.

Ministerstvo kultury obdrželo stanovisko Klubu Za starou Prahu ze dne 28. 12. 2004, kde je závěrem uvedeno, že Libeňský most lze pokládat za vysoce hodnotný článek v řetězci pražských klenutých mostů z 1. poloviny 20. století, za nenahraditelnou součást působivého Menclova konceptu jednoty a zároveň i rozmanitosti pražských mostních děl. Ztvárnění mostu Pavlem Janákem současně jedinečně dokumentuje robustně puristické údobí ve vývoji tvorby tohoto velkého českého architekta. Součástí tohoto stanoviska bylo také „Posouzení konstrukce Libeňského mostu – Zpráva o úvodní prohlídce“ (zpracoval autorizovaný inženýr pro pozemní stavby, statiku a dynamiku staveb Ing. Václav Jandáček, prosinec 2004), kde je konstatováno, že Libeňský most není možno prohlásit za neopravitelný a je třeba nalézt možnosti technického řešení pro zvýšení nejen parametrů únosnosti, ale i životnosti konstrukce. Dále je zde konstatováno, že konstrukce mostu se jeví jako poškozená dlouhodobým zanedbáním údržby a nedokonalým odvodněním spojeným s užíváním soli na posypy. Konstrukce jeví nejhorší poškození na železobetonových částech, konstrukce z prostého betonu jsou poškozeny méně. Výhodou částí z prostého betonu je poměrně nízké měrné napětí v profilech a dostatečná bezpečnost konstrukce s mohutnou vrstvou přesypání. U rámových částí je tento problém horší, vlastní hmotnost násypů je výrazně menší.

Ministerstvo kultury si vyžádalo expertní posouzení Libeňského mostu autorizovaným inženýrem pro mosty a inženýrské konstrukce Ing. Milanem Kalným (zpracováno ke dni 14. 12. 2004), kde byla posuzována zatížitelnost mostních konstrukcí. Ing. Milan Kalný zejména uvedl, že hlavní závadou mostu je zatékání do konstrukce roštů i kleneb, kde dochází k postupnému vymývání a rozkladu cementové matrice betonu. Pro normální zatížitelnost v kombinaci se zatížením tramvajovým provozem je únosnost konstrukce nedostatečná. Zásadní příčinou je nízké zatížení, na které byla konstrukce navržena a výrazný nárůst zatížení tramvajovým provozem ve smyslu platné ČSN 73 6203 s poměrně vysokým dynamickým součinitelem. V praxi to znamená, že únosnost nosné konstrukce je od stálého zatížení a zatížení tramvajovými vozidly z většiny, popř. zcela vyčerpána a nezbývá dostatečná únosnost konstrukce pro zatížení silničními vozidly.

Ministerstvo kultury zhodnotilo všechny předložené důkazy jednotlivě i ve vzájemných souvislostech a rozhodlo o neprohlášení souboru mostních objektů tzv. Libeňského mostu v Praze za kulturní památku, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Ministerstvo kultury při posuzování věci postupovalo ve dvou základních plánech, a to vyhodnocení památkové hodnoty věci a možnost zachování těchto hodnot v souladu s obecnými zásadami péče o kulturní památky.

Na základě výše uvedeného Ministerstvo kultury konstatuje, že Libeňský most představuje zajímavou technickou stavbu, dílo autora několika pražských mostů ing. Mencla, z hlediska konstrukčního jde o kloubový most z prostého betonu. Zajímavé je rovněž architektonické řešení stavby, jejíž masivnost a proporčnost zdůraznil architekt P. Janák použitím výrazných kubistických forem, které nepočítaly s další sochařskou výzdobou. Stavba je netradičním dokladem architektury, spojující technické řešení s citlivě vyváženým architektonickým ztvárněním.

Ministerstvo kultury dále dospělo k závěru, že Libeňský most se nachází v mimořádně špatném stavebně - technickém stavu. Bylo zjištěno, že hlavní závadou konstrukcí Libeňského mostu je zatékání do konstrukce roštů a kleneb a k umocnění destrukce dochází vlivem střídajících se teplot ovzduší. Na klenbových konstrukcích dochází vlivem zatékání k postupnému vymývání a rozkladu cementového pojiva v betonu a tento vliv se projevuje viditelně díky nerovnoměrné kvalitě betonu, který byl dodáván různými dodavateli. Na roštových konstrukcích je v místech zatékání beton hloubkově poškozen, na mnoha místech je již odpadlá krycí vrstva a obnažená výztuž je silně zkorodovaná, někde již odpadlá. Beton konstrukcí schodišť je vlivem silného zatékání silně zdegradovaný, obnažená výztuž je zkorodovaná s výrazným oslabením a místy zcela chybí. Na základě předložené diagnostiky a

výpočtů je možné konstatovat, že konstrukce nevyhovují současně platným normám a vzhledem k typu konstrukce a stavu poškození se dospělo k závěru, že ani rozsáhlou opravou nebude možno dosáhnout požadovaných hodnot pro požadované zatížení tramvajovou a automobilovou dopravou, protože konstrukce byla navržena na zatěžovací schéma platné před 85 lety. Požadavky současných norem na dynamické zatížení jsou diametrálně odlišné a je zřejmé, že jich nebude dosaženo za předpokladu stávajícího šířkového uspořádání normových zatížitelností. Z předložených důkazů bylo doloženo, že stav mostních konstrukcí pro navrhovanou intenzitu dopravy v dané lokalitě je nevyhovující a je nutno provést rekonstrukci Libeňského mostu, což ostatně vyplynulo i z materiálů Národního památkového ústavu – územního odborného pracoviště v hl. m. Praze a Klubu za Starou Prahu. Z uvedených skutečností vyplývá, že při nezbytné rekonstrukci mostu nemůže zůstat zachována autentická hmotná podstata věci. Ministerstvo kultury dospělo k závěru, že je možné vytvořit pouze kopii nebo repliku mostu a do budoucna není možné zachovat památkové hodnoty věci tak, aby splňovala kritéria kulturní památky.

P o u č e n í

Na toto rozhodnutí se nevztahují obecné předpisy o správním řízení (§ 44 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči). Toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení.

Mgr. Petra Ulbrichová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

V opise: Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v hlavním městě Praze
Národní památkový ústav, ústřední pracoviště
Vlastní