



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Petr Dolínek

Náměstek primátorky hlavního města Prahy

Radní hlavního města Prahy pro dopravu a evropské fondy

24.3. sten ovo  
odbor profant postoy

NT

V Praze dne 24. 3. 2016

Č. j.: SE 2 – 162/2016

Vážený pane Profante,

k Vaší interpelaci č. 14/2 ze dne 25. 2. 2016 Vám k jednotlivým bodům sděluji:

*Otázka 1: Prověříte, zda TSK postupovala s péčí řádného hospodáře?*

TSK hl. m. Prahy bylo usnesením Rady HMP číslo 383 ze dne 9. 3. 2004 uložena příprava a realizace rekonstrukce mostních objektů Libeňský most. Tímto usnesením byla pověřena TSK přípravou rekonstrukce všech uvedených mostů. Byly stanoveny požadavky a základní parametry rekonstrukce, zejména jde o návaznost na platný ÚPP a jeho změny, koordinace s protipovodňovými opatřeními, rekonstrukcí tramvajové tratě a náročnými přeložkami inženýrských sítí, potřeba plné zatížitelnosti nové konstrukce dle platných předpisů (zatěžovací třída A) a rozšíření mostu z 21 na 26m. Byly formulovány požadavky na uspořádání 2 + 2 jízdní pruhy pro automobilovou dopravu v návaznosti na nové dispoziční řešení mostu a okolních komunikací. Na základě zjištění technického stavu souboru mostů, stanovisek dotčených orgánů včetně neprohlášení Libeňského mostu za kulturní památku Ministerstvem kultury v roce 2004, normových požadavků a dalších podkladů vyplynula potřeba demolice některých mostů v rámci celého souboru. V případě mostu V009 přes Vltavu se jednalo o demolici mostovky a klenbových segmentů se zachováním pilířů a základových konstrukcí. V průběhu přípravy do doby plánované realizace stavby byla zajištěna údržba s přihlédnutím k tomuto rozhodnutí RHMP s cílem zajistit provoz zejména hromadné dopravy na mostě. Toto bylo ze strany TSK hl. m. Prahy zajištěno a žádné pochybení v péči jsem neshledal.

*Otázka 2: Jak budete postupovat, pokud se prokáže, že TSK nepostupovala s péčí řádného hospodáře?*

Vzhledem k faktům uvedeným v odpovědi na první otázku Vám sděluji, že se takové pochybení neprokázalo.

*Otázka 3: Proč není od roku 1992 zpracován projekt opravy Libeňského mostu?*

Od roku 1928, kdy byly mostní objekty v ulici Libeňský most uvedeny do provozu, nebyla na souboru mostů provedena žádná zásadní stavební oprava nebo rekonstrukce. Pouze v první polovině osmdesátých let minulého století byly provedeny stavební práce většího rozsahu. Hlavním cílem akce v roce 1984 byla oprava tramvajové trati v celé délce ulice Libeňský most s uložením kolejnic do tzv. BKV panelů (dle názvu budapeštského dopravního podniku) a oprava vozovkového souvrství. Akci, kterou zajišťovala v rámci koncernu Dopravních podniků účelová organizace IDS, byla využita i pro provedení menšího rozsahu údržbových stavebních prací na mostních objektech. Těmito pracemi však nebyly odstraněny hlavní příčiny poruch, jak na obloucích, tak na rámových konstrukcích mostů. Na mostě přes Vltavu byly provedeny opravy vozovek, nebyly však provedeny obnovy nefunkčních hydroizolací a to především na rubu oblouků až k patě pilířů a odvodňovacího systému,



dále nebyly omezeny ani degradace krytí a korozní procesy výztuže žádného z železobetonových rámových předpolí. Z důvodu provedených stavebních prací byly stávající konstrukce na dobu minimálně 15 let zakonzervovány a je tím pádem i poměrně logické, že další zásadní oprava mostu přes Vltavu nebyla v období od roku 1984 do roku 1996 připravována.

Na základě provedených prohlídek, statických přepočtů a závěrů diagnostických průzkumů, byl již v roce 1996 zpracován návrh opravy souboru mostních objektů v ul. Libeňský most ve stávajících dispozicích, který byl projednán v „dokumentační komisi TSK“ v únoru 1997 a tím byla i zahájena příprava k zásadní opravě tohoto souboru mostů.

K dalšímu zhoršení stavu nosných konstrukcí došlo po povodních v roce 2002. Libeňský most byl zatopen až do úrovně kleneb a došlo k poškození náběžných ploch pilířů ve Vltavě. Následně byla provedena ochrana těchto míst navezením těžkého kameniva, které brání další erozi nosných konstrukcí. Negativem zůstává v podstatě neznámý aktuální technický stav těchto částí pilířů. Důsledky povodní vynutily změnu v rozsahu i charakteru protipovodňových opatření v této oblasti města a bylo proto nutno nově řešit také inundační schopnost mostních objektů v ul. Libeňský most.

Pro zpracování projektové dokumentace byly v zadání na opravu souboru mostů stanoveny tyto podmínky, že objekty na trase musí vyhovovat příslušným ČSN, a navrženy na zatěžovací třídu „A“, v prostorovém uspořádání mostů musí být řešeny dva jízdní pruhy s chodníky a cyklistickou stezkou v každém jízdním směru a samostatné tramvajové těleso na šterkovém loži, musí být dodržen výrazový charakter nových objektů, který je nutno přizpůsobit původní architektuře, mosty musí vyhovět převedení povodňových vod v dané lokalitě a respektovat nová protipovodňová opatření.

*Otázka 4: Proč se nezabránilo zatékání do mostu a dokonce se tomu nezabránilo ani teď, i když je relativně teplo, a i v zimních měsících by nejspíš nějaké úpravy šly provést?*

Hlavními nosnými konstrukcemi mostu přes Vltavu jsou tzv. přesýpané trojkloubové oblouky z prostého betonu, kde prostor mezi rubem nosného oblouku a niveletou podkladu pro konstrukci vozovky je „vysypán“ vhodným materiálem. U konstrukcí tohoto typu se již v projektu předpokládá, že tento prostor bude syčen vodou a ochranu nosných oblouků proti negativním účinkům vody z vozovky bude zajišťovat odvodňovací systém vpustí ve vozovce se svislými svody procházejícími nadnásypem oblouků a ochrana oblouků proti prosakující vodě nadnásypem bude zajišťována hydroizolační vrstvou položenou na rubu oblouků. U obou typů odvodnění tohoto otevřeného systému se jejich plnohodnotná funkce předpokládá 30 let a po této době by mělo dojít k obnově celého systému. Obnovu odvodňovacího systému mostu, kdy je nutno odtěžit celý nadnásyp oblouků při výrazném omezení dopravy a která je technicky i finančně náročnou operací, se nepodařilo zajistit předchozími generacemi a ani TSK, kdy nárokovala obnovu odvodňovacího systému mostu při rekonstrukci tramvajové trati v roce 1984, s použitím kolejových panelů BKV.

Poznámka: Stejný systém ochrany u „přesýpaných konstrukcí“ proti vodě je použit mimo jiné i na kamenné klenbě mostu Legií a takto chráněna byla původně i kamenná klenba Karlova mostu.

*Otázka 5: Jak to, že je zpracován projekt na most široký projekt na most široký 26 metrů, když nám zcela dostačuje most 21 metrový?*

Stávající technické dokumentace pro územní řízení a stavební povolení, které je v souladu s platným územním plánem hl. m. Prahy, počítá s rozšířením mostních objektů na 26 metrů. Navržené řešení vychází z podkladů Útvaru rozvoje hlavního města Prahy (URM), kterými jsou dopravní zátěže, posouzení kapacity vozovek a křižovatek dotčené oblasti a výhled rozvoje dopravy. Tyto dokumenty byly závazným podkladem pro zpracování dokumentace pro územní řízení v roce 2004. Základní profil souboru mostů 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 je v dokumentaci pro stavební povolení (DSP) komunikace pro pěší a cyklisty je 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. Technické a dopravní řešení Libeňského mostu v rámci platných ÚR a SP je v souladu s platným územním plánem, tzn., že nepočítá se zprůjezdněním mostu směrem do křižovatky Zenklova – Na Žertvách (Palmovka) a rampy do ulice Voctářova navazující na tunel pod Palmovkou. Platné stavební povolení s názvem „Rekonstrukce souboru mostních objektů a komunikací ulic Libeňský most včetně ramp, Voctářova a křižovatky Jankovcova – Dělnická v Praze 7 a 8“ bylo vydáno dne 28. 8. 2009 pod č.j. MHMP 465826/2006/DOP-O1/Za-SP a v bodě 13. uvádí, že realizační dokumentace bude obsahovat integrační opatření cyklistické infrastruktury a bude konzultována s pověřenými zástupci Komise RHMP pro cyklistickou dopravu.

Pokud je v současné době vytvořena jakási společenská poptávka spočívající nejen v zájmu zařadit Libeňský most mezi kulturní památky, ale i vytvořit novou územně plánovací dokumentaci hl. m. Prahy (Metropolitní plán) a opustit platný ÚPP, což se v oblasti Libně a Holešovic může projevit například kompletním přehodnocením dopravní koncepce, musí dle takového zadání postupovat Zastupitelstvo HMP. Dále je nutné konstatovat, že garant územního plánování a rozvoje Prahy IPR (má to i v názvu) by měl příslušné koncepční změny navrhnout ZHMP a následně i provádět. Dopravní kapacita Libeňského mostu by měla vycházet z dlouhodobých předpokladů rozvoje hlavního města a jasné dopravní koncepce. Podstatný vliv má i plánovaná a návrhová životnost stavebních dopravních konstrukcí, která je v případě novostavby 100 let a opravy 20 až 30 let.

Dosavadní příprava akce vycházela z těchto usnesení Rady a Zastupitelstva HMP:

Usnesení Zastupitelstva HMP číslo 09/17 ze dne 26. 6. 2003 k návrhu zadání změn Z 0720/00 a Z 0760/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Tomuto usnesení k zadání návrhu změny ÚPP předcházelo usnesení Rady HMP č. 2083 ze dne 29. 11. 2002 (není k dispozici) jako součást řešení opatření pro území postižená záplavami v roce 2002.

Usnesení Rady HMP číslo 383 ze dne 9. 3. 2004 k návrhu harmonogramu přípravy a realizace rekonstrukce mostních objektů Libeňský most, Štefánikův most a Hlávkův most. Tímto usnesením byla pověřena TSK přípravou rekonstrukce všech uvedených mostů. Byly stanoveny požadavky a základní parametry rekonstrukce, zejména jde o návaznost na platný ÚPP a jeho změny, koordinace s protipovodňovými opatřeními, rekonstrukcí tramvajové tratě a náročnými přeložkami inženýrských sítí, potřeba plné zatížitelnosti nové konstrukce dle platných předpisů (zatěžovací třída A) a rozšíření mostu z 21 na 26m. Byly formulovány požadavky na uspořádání 2 + 2 jízdní pruhy pro automobilovou dopravu v návaznosti na nové dispoziční řešení mostu a okolních komunikací.

Usnesení obsahovalo předpokládaný termín rekonstrukce v letech 2005 a 2006.

Usnesení Zastupitelstva HMP číslo 22/20 ze dne 25. 11. 2004 k návrhu změny Z 0719/00 a Z 0720/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (záplavová území). Tímto usnesením byly uvedené změny ÚPP schváleny a následně byly do ÚPP zaneseny. V souladu s výše uvedenou změnou 0720/00 bylo následně zahájeno územní řízení na akci „Rekonstrukce souboru mostních objektů a komunikací v ulici Libeňský most a rekonstrukce tramvajové trati v úseku Libeňský most – Dělnická“ Praha 7 a 8. Územní rozhodnutí na tuto akci bylo vydáno odborem výstavby ÚMČ Praha 8 dne 16. 1. 2006 a dne 3. 3. 2006 nabylo právní moci.

Usnesení Rady HMP číslo 1671 ze dne 17. 9. 2013 ke stavu přípravy rekonstrukce souboru mostních objektů a komunikací Libeňský most, Praha 7 a Praha 8. Toto usnesení vzalo na vědomí zprávu o technickém stavu Libeňského mostu a všechny dosavadní kroky TSK v přípravě rekonstrukce.



Celková cena akce byla v souladu s dosavadní přípravou odhadnuta na 1,9 miliardy bez DPH. Navíc rada odsouhlasila částku 1,9 milionu Kč na krytí inženýrské činnosti nutné pro prodloužení všech stavebních povolení.

Veřejná zakázka Rekonstrukce souboru mostních objektů a komunikací ulice Libeňský most, Praha 7 a 8, resp. její odůvodnění, byla schválena Radou HMP dne 29. 7. 2014 usnesením číslo 1801 a následně pak usnesením Zastupitelstva HMP číslo 41/52 ze dne 11. 9. 2014. Na základě těchto usnesení Zastupitelstva TSK hl. m. Prahy vypsala užší výběrové řízení na zhotovitele akce. V současnosti (02/2016) je uzavřena kvalifikační fáze výběrového řízení a připravuje se zadávací dokumentace pro výzvu úspěšných uchazečů v kvalifikaci pro podání nabídek.

*Otázka 6: Chtěl bych se zeptat na termíny, které jsou uvedeny v tisku, které se mi zdály být nepříznivé vůči opravě, protože se hovoří o nějakém strašně komplexním díle*

Rekonstrukce i oprava Libeňského mostu opravdu je komplexní dílo. Dle stávající projektové dokumentace (ať již bude využita či nikoliv) obsahuje akce celkem téměř 130 stavebních objektů, zejména demolice šesti a výstavbu čtyř nových mostů, nájezdové a sjezdové rampy, opěrné zdi, komunikace, inženýrské sítě, kabelovod, SSZ atd. Akce musí být koordinována podmiňujícími investicemi, které nejsou realizovány TSK, ale dalšími investory a které ovlivní realizaci. Jedná se o akce „Pobřežní III, etapa proplachovací kanál Karlín“ v současné době zajišťované OSI MHMP, dále „Rekonstrukce OK 23E a výstavba retenční nádrže, Praha 8“ připravovanou PVS a.s. a „Rekonstrukci tramvajové tratě Libeňský most“ DPP a.s. V rámci standardní koordinace je oprava Libeňského mostu funkčně provázána s dalšími téměř 40 investičními akcemi. Níže uvedený harmonogram je tedy zcela reálný ve smyslu případných časových rizik.

Časová náročnost přípravy při rozhodnutí MK o zařazení LM mezi kulturní památky – parciální oprava od rozhodnutí do zahájení vlastní stavby je 79 měsíců. Zkrácení časové náročnosti může být v řádu jednotek měsíců, naopak prodloužení i v řádu let.

Časová náročnost původní akce, u které za předpokladu prodloužení stávajícího stavebního povolení se dá reálně předpokládat ukončení výběrových řízení na správce stavby a zhotovitele včetně uzavření příslušných smluvních vztahů do 09/2016. Varianta „B“ je v souladu s platným územním plánem.

Stavba Libeňský most Praha 7 a 8 je Veřejně prospěšnou stavbou, tzn. lze v krajním případě i vyvlastňovat pozemky. Majetkoprávní vypořádání tedy není rizikovým faktorem harmonogramu.

Časová rizika předloženého harmonogramu akce:

1. Prodloužení řízení o prohlášení LM kulturní památkou (+ 1 až 48 měsíců)
2. Prodloužení lhůty pro získání UR, resp. jeho neprojednatelnost v důsledku:
  - a) změny územního plánu, např. změnou koncepce dopravy zejména na území Libně, zrušení nájezdových a sjezdových ramp LM, zrušení tunelu pod Palmovkou
  - b) odlišného řešení dotčené oblasti v Metropolitním plánu
  - c) obtížné dohody s orgány památkové péče ohledně technického řešení rekonstrukce (+ 1 až 48 měsíců)
3. Prodloužení lhůty projednání vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a studie územního systému ekologické stability (ÚSES) (+ 1 až 36 měsíců)
4. Prodloužení lhůty realizace stavby:

- a) požadavkem zachování tramvajového nebo automobilového provozu na soumostí během stavebních prací
- b) v důsledku diagnostik a průzkumů, které během provozu nelze realizovat a jejichž výsledky ovlivní technologii výstavby i nutné úpravy nosných konstrukcí

5. Dalšími blíže nespecifikovanými riziky dále jsou:

- a) změny legislativy
- b) změny stanovisek vlastníků a správců IS a z toho vyplývající prodloužení stavebního řízení
- c) prodloužení výběrových řízení vlivem využívání opravných prostředků uchazeči
- d) případné soudní nebo mimosoudní spory s investory již povolených akcí v bezprostředním okolí Libeňského mostu (viz. Koordinační vyjádření TSK hl. m. Prahy)

*Otázka 7: Souhrnná informace o stavu pražských mostů*

Usnesením RHMP č. 246 ze dne 9. 2. 2016 bylo uloženo Technické správě komunikací hl. m. Prahy zpracovat Analýzu stavu pražských mostů, jejichž správa je svěřena do majetkové péče TSK. Analýza je ze strany oddělení mostů zpracována a připravena ke konečné redakci.



Petr Dolínek

Vážený pan  
Ondřej Profant  
Šternberkova 16  
170 00 Praha 7

Na vědomí:  
Odbor volených orgánů MHMP