

ČKAIT napsal pražské primátorce kvůli Libeňskému mostu

Výbor oblasti ČKAIT Praha odeslal primátorce hl. města a na vědomí klubům Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 10. 5. 2018 svoje stanovisko k Libeňskému mostu: Výbor pražské oblasti České komory autorizovaných inženýrů a techniků považuje za nutné vyjádřit se k současně vzniklé situaci kolem Libeňského mostu, která se bohužel začíná přesouvat z odborné do politické roviny.

Funkce Libeňského mostu:

- Libeňský most musí převézt bezpečně a bez omezení dopravu, která vyplývá z jeho zařazení v komunikační síti v Praze dle platného Územního plánu ZM 0720.
- Libeňský most bude muset v blízké budoucnosti převzít navíc část dopravy dnes převážené přes Hlávkův most, a to v době jeho plánované opravy.
- Libeňský most musí splnit požadavky, které vyplývají z požadavků Plánu ochrany hl. m. Prahy před povodní na umístění, tvar, počet a dimenze mostních otvorů.

Několik skutečností, které jsou doloženy a jsou nezpochybnitelné:

Původní most byl dimenzován na zatížení dle Československého mostního řádu z roku 1924 (maximální osamělé zatížení hmotnosti 22,0 t (strojní oračka), resp. 18 t (parní válec). Použitý beton byl míchán v poměru 200 kg cementu na m³ a byl nedostatečně hutněn dusáním. Průzkumem byla zjištěna kvalita betonu kleneb C 16/20, resp. C 12/15 (dnes běžná kvalita betonu nosných částí mostů je minimálně C 30/37, tedy dvaapůlkrát vyšší). Klenby nejsou vyztuženy, což je dnes u dynamicky namáhaných konstrukcí nepřípustné.

Dle současně platné ČSN EN 1991-2 *Zatížení mostů dopravou* je požadované maximální osamělé zatížení hmotnosti 60,0 t v jednom jízdním pruhu. Toho nelze dosáhnout v případě, že stávající most bude pouze opraven a rovněž v případě pouhé opravy nelze splnit požadavky platného územního plánu.

Současná situace:

- V roce 2003 Technická správa komunikací hl. města Prahy zadala firmě Pragoprojekt, a. s., požadavek na vyřešení stavebních úprav ulice Libeňský most a to včetně mostních objektů, a to v souladu s platným Územním plánem ZM 0720.
- Územní rozhodnutí v právní moci bylo pro novostavbu vydáno v březnu 2006.
- Následně bylo zadáno vypracování dokumentace pro stavební povolení, tj. pro novostavby

mostů v celé ulici Libeňský most s rozšířením prostoru mezi zábradlími na 26 m. Po předložení této dokumentace bylo v roce 2009 vydáno stavební povolení, které je dosud platné. Součástí schválené dokumentace je i řada objektů na Libeňské straně, včetně inundačního mostu nutného k zlepšení povodňových průtoků v profilu mostu. Po podání návrhu na ministerstvo kultury prohlásit Libeňský most za technickou památku vyžádal si v roce 2010 správce mostu posouzení možnosti opravy Libeňského mostu za předpokladu, že bude zachována jeho současná šířka 21 m. Současně byla zadána nová diagnostika stavu mostních konstrukcí, která byla zpřesněna a doplněna v roce 2017.

Na základě výsledků diagnostických prací bylo rozhodnuto:

- kompletně uzavřít most pro veškerou dopravu (kromě pěších), a to do doby dokončení potřebných stabilizačních prací (zima 2018);
- zajistit podepření některých mostních konstrukcí provizorními podpěrami (zima 2018);
- po dokončení nutných zabezpečovacích prací trvale výrazně omezit dopravu na mostě (umožněn průjezd tramvaji sníženou rychlostí a povolen průjezd vozidel do hmotnosti 6 t);
- trvale zakázat průjezd vozidel HZS a autobusů.

Stanovisko Výboru oblasti Praha ČKAIT:

ČKAIT Praha zastává názor, že z hlediska dopravní situace v Praze je nutné zajistit běžný provoz na Libeňském mostě co nejdříve, a to

zejména z důvodu nutnosti oprav dalších pražských mostů a zabránění kolapsu dopravy v Praze v případě, že by bylo nezbytné zcela nebo částečně omezit dopravu na více pražských mostech najednou.

ČKAIT Praha si uvědomuje, že na mostě jsou určité oceňované architektonické kubistické prvky, které doplňují konstrukci mostu, která však má již svoji životnost za sebou. Most však je z větší části neopravitelný, a proto diskuse o jeho rekonstrukci je z technického hlediska zbytečná.

ČKAIT Praha doporučuje rozhodujícím orgánům, aby nepodléhaly různým, převážně politicky motivovaným iniciativám, zaštiťujícím se ochranou zdánlivé památky, které sice hlasitě křičí, ale nenesou za své aktivity a činy žádnou zodpovědnost. Takový postup by vedl pouze k oddalování problému a rizikovým situacím z pohledu stavu mostu i dopravy v Praze.

Při snaze zachovat zastaralý a pouze omezeně funkční most by musela být vypracována nová projektová dokumentace, musela by proběhnout všechna povolovací řízení (minimálně tři roky zdržení) a po následné nákladné opravě by město získalo, snad v roce 2024, záplatanou ruinu s životností maximálně dvacet let, která ve všech parametrech bude v rozporu se schváleným územním plánem.

ČKAIT Praha doporučuje, vzhledem k tomu, že platná dokumentace obsahuje urbanistické i architektonické řešení, aby nebyla vypisována nová architektonická soutěž. To by vyvolalo nové projednávání celého projektu, řadu odvolání, sporů a nepřijatelně dlouhé prodloužení doby (10 nebo ještě více let), než by nový most mohl být uveden do provozu.

ČKAIT Praha doporučuje, aby se rozhodující orgány postavily za výstavbu mostu podle platného stavebního povolení z roku 2009 a pokračovaly ve výběru zhotovitele stavby. Jedině tak může město získat v roce 2021 moderní most s životností 100 let, který bude splňovat všechny požadavky platného územního plánu i platných standardů a následně umožnit zahájit nezbytnou opravu Hlávkova mostu, bez těžko řešitelných dopravních kolapsů.

Ladislav Bukovský, předseda výboru

