

Milé čtenářky, milí čtenáři, tato stránka je určena jednotlivým stranám v zastupitelstvu, které střídavě stanovují otázku k diskuzi. Možnost odpovědět dostaly všechny strany. Tentokrát se ptá ODS:

Osud Libeňského mostu byl velkým tématem komunálních voleb v roce 2018. Jak hodnotíte dosavadní snahy vedení hlavního města o jeho rekonstrukci?



Tomáš Bartovský, předseda zastupitelského klubu ODS

Rekonstrukce Libeňského mostu je klasický příklad proměny lehkovážného slibu politika v noční můru úředníků, techniků a dodavatelů, kteří ho mají realizovat. Pokud by platily povolební sliby starosty Čížinského a pražského radního pro dopravu Scheinherra, byla by už oprava mostu v plném proudu. Pravda je taková, že ještě ani nedoběhlo výběrové řízení na projektanta a zhotovitele stavby. Asi nejpřesněji se tak před dvěma lety střelil primátor Hřib, když mluvil o zahájení prací až v roce 2023.

Načasování rekonstrukce je důležité, neboť na něm mimo jiné závisí oprava křehké tepny pražské dopravy - Hlávkova mostu, který přes Vltavu přenáší obrovskou zátěž Severojižní magistrály. Pro budoucí bezpečnou a ekonomickou funkci Libeňského mostu je samozřejmě mimořádně důležitý technologický postup, jakým bude oprava realizována, a to zejména té nejpostiženější ze šesti částí soumostí. Jde

o hlavní třísetmetrový obloukový most přes Vltavu označovaný jako V009, jehož technický stav je kritický.

O způsobu, jakým bude jeho oprava provedena, rozhodli pražští radní 24. dubna 2020 usnesením č. 2043. Ze čtyř variant, které předložil Kloknerův ústav ČVUT, bohužel schválili první, a to ještě s úpravou. Oproti zbývajícím variantám má být zásah do konstrukce mostu minimalistický. Půjde o výměnu vozovky a roznášecí desky, ubourání některých rámových konstrukcí a výměnu části násypů nad nosnými klenbami. Tyto klenby z prostého betonu, které jsou ve špatném technickém stavu, nebudou ani vyměněny, ani vyztuženy. A zesíleny nebudou ani základy a pilíře mostu, které jsou postiženy siranovou korozí.

Důvody, proč se pro tuto variantu vedení Prahy rozhodlo, ale i následky tohoto rozhodnutí do budoucna je možné pochopit po prostudování zprávy Kloknerova ústavu ČVUT, která tvoří nedílnou součást výše uvedeného usnesení. O vybrané variantě se v ní píše, že „znamená nejnižší počáteční náklady, nejkratší dobu (...) úprav, ale znamená nejmenší zvýšení zatížitelnosti, vysoké náklady na údržbu a brzkou nutnost další rekonstrukce“.

Shrnuto: kritická část soumostí projde jen bazální opravou a další problémy a náklady přesune současná pražská politická reprezentace do budoucna. V odborných kruzích se hovoří o tom, že na tuto část mostu případný zhotovitel stavby neposkytne záruku delší než 10 let.

Zajímavé je, jak málo času dali pražští radní na zpracování nabídky. Čtyři měsíce jsou velmi krátká lhůta, zvlášť když město zvolilo náročnou metodu Design & Build, která na zhotovitele přenáší odpovědnost za přípravu projektové dokumentace i zjištění potřebných povolení a změn územního plánu. Za tato rizika si dodavatel samozřejmě nechá pořádně zaplatit, zvlášť když mu bude hrozit za každý den prodlení smluvní pokuta několik milionů korun. Ta bude hrát roli i v naplňování jednoho ze dvou rozhodných kritérií tendru.

Kromě nabídkové ceny je dalším kritériem délka výluky tramvajové dopravy. Podivné je, že zajištění její výměny není součástí zakázky, a zhotovitel tedy nemůže délku výluky přímo ovlivnit. Přesto bude za termín hodnocen.

Kolik bude rekonstrukce celého soumostí nakonec stát, je ve hvězdách. Očekávám, že to bude podstatně víc, než je předpokládaná cena 2,8 miliardy bez DPH. Každou

rekonstrukci provázejí neočekávané vícenálady. I při nedávno dokončené rekonstrukci Negrelliho viaduktu bylo zapotřebí vyměnit 4 klenby navíc. Smutné je, že za vynaložené miliardy Praha nezíská stavbu, která bude spolehlivá, nízkonákladová a bezpečná alespoň v horizontu desítek let. S postupem vedení Prahy v této otázce tedy nesouhlasím a v žádném případě s ním spokojený nejsem. ●

Martin Tománek, zastupitel za PRAHA 7 SOBĚ

Osud Libeňského mostu se stal tématem komunálních voleb v roce 2018 poté, co toto téma zvedla PRAHA SOBĚ, zejména tehdejší kandidát a současný radní pro dopravu Adam Scheinherr, který jako první upozornil na architektonické kvality celého soumostí, začal se angažovat pro jeho zachování ve stávající podobě a vymezil se proti plánu na jeho zbourání a nahrazení novým, širším mostem. PRAHA 7 SOBĚ od počátku rekonstrukci Libeňského mostu ve stávající podobě podporovala. Obyvatelé Prahy se rychle postavili na stranu zachování mostu a postupně si téma osvojily i ostatní kandidující subjekty. Záhy bylo jasné, že na plánované bourání nedojde.

V září minulého roku schválila Rada hl. m. Prahy na návrh Adama Scheinherra (PRAHA SOBĚ) vypsání veřejné zakázky na rekonstrukci Libeňského mostu. Během pouhých dvou let od voleb se podařilo znaleckými posudky, podrobnými diagnostikami i statickými a dynamickými zatěžovacími zkouškami prokázat, že most je i přes devadesát let zanedbávání v dobré technické kondici, a je tedy skutečně možné jej rekonstruovat, a připravit projekt rekonstrukce. Jejím výsledkem bude most stejně široký jako nyní a stejně jako nyní rovnocenně sloužící všem druhům dopravy - tramvajům, automobilům, cyklistům i chodcům. Jak totiž dlouhodobě poukazovala Lenka Burgerová (radní pro rozvoj za PRAHA 7 SOBĚ), zvyšování dopravní kapacity mostu je nesmyslné vzhledem k tomu, že spojnice Dělnická-Palmovka není a nemá být tranzitní komunikací. Při rekonstrukci budou také zachovány klíčové architektonické prvky mostu a vybudovány rampy, které umožní bezbariérový přístup na Rohanský ostrov. Rekonstrukce by měla být dokončena v roce 2025. V jejím průběhu bohužel nebude most průjezdný pro auta a tramvaje (původní idea souběžného provizorního mostu, který by zachoval tramvajové propojení po celou dobu rekonstrukce, se nakonec bohužel ukázala jako nerealizovatelná), ale pro pěší a cyklisty zůstane prostupný po celou dobu jejího trvání.

PRAHA 7 SOBĚ tento výsledek vítá. Je zcela v souladu s tím, co jsme od počátku prosazovali. Je také třeba podotknout, že se jedná o jednoznačný politický úspěch. Zatímco předchozí koalice Libeňský most dlouhodobě zanedbávala a pak přišly s nesmyslnými řešeními (zbytečným bouráním počínaje a stavbou mostu obsahujícího byty pro pražské hasiče konče), nyní odborníci

prokázali, že Libeňský most je v dobré kondici a opravit jej lze, a PRAHA SOBĚ během jediného volebního období vypsala veřejnou zakázku na rekonstrukci. Náměstek primátora Adam Scheinherr jejím vypsáním plní úkol, který mu v roce 2016 uložilo zastupitelstvo hl. m. Prahy, mimo jiné i hlasy většiny zastupitelů za ODS. ●

Lukáš Tůma, zastupitel STAN

Libeňský most byl postaven ve stylu avantgardního funkcionalismu, kubismu v roce 1928 k 10. výročí vzniku Československé republiky a od té doby nebyl zatím nikdy opraven.

V nynější době se již delší dobu nachází v havarijním stavu, v roce 2019 byl dokonce uzavřen pro auta i městskou hromadnou dopravu. Provedlo se tedy několik zkušebních zatížení mostu a zjistilo se, že oblouky vykazují stejnou zatížitelnost jako při výstavbě. Od začátku byly navrhované dvě varianty řešení. Budto most zbourat a postavit nový, nebo most zrekonstruovat. Zjišťoval jsem si všechny dostupné informace ohledně výstavby a historie mostu, problematiku jsem probíral s mnohými architekty a nakonec jsem dospěl k názoru, že je dobře, že se most bude rekonstruovat. Zachovají se historicky cenné části mostu a obnoví se okolí.

Na konci února letošního roku došlo k uzavření nabídek k zakázce na rekonstrukci Libeňského mostu a přestavbu jeho okolních částí. Maximální cena byla stanovena na 2,85 miliardy korun. Oprava mostu započne v příštím roce a skončit má do pěti let od zahájení stavby.

Bude se rekonstruovat soumostí Libeňského mostu, bude se obnovovat vltavské rameno, budou se budovat cyklostezky, bezbariérový přístup na most z Rohanského ostrova a proplachovací kanál. Jedná se tedy o šíři záboru stavby od křižovatky z Dělnické až po Palmovku. Most by měl být široký 21 metrů a kromě dvojích tramvajových kolejí v každém směru bude mít pruh pro auta, pro cyklisty i pro chodce.

Osobně se mi líbí, že vedení hlavního města Prahy zvolilo takovou metodu rekonstrukce a výstavby, kdy jedna firma vytvoří projekt i stavby sama zrealizuje, tak se s vámi těším na zrekonstruovaný Libeňský most. ●

Jiří Hejnic, zastupitel TOP 09

Dosavadní snahy hodnotíme jako naprosto upřímné. Od voleb 2018 se provedly spousty práce na diagnostice mostu, která byla podmínkou nutnou pro určení rozsahu a způsobu provedení prací. Rada hl. m. Prahy nechala od Kloknerova ústavu ČVUT zpracovat studii, jak by oprava měla vypadat. Ústav ji dokončil v jaře 2019 a dopravní výbor pražského zastupi-

telstva ji doporučil zastupitelstvu ke schválení. Experti z ČVUT propočítali čtyři varianty opravy. Následně byla vypsána soutěž na projektanta a zhotovitele. V rámci prvního kola výběrového řízení (září 2019), kdy se posuzovaly kvalifikační předpoklady, se přihlásil pouze jeden účastník řízení, který požadované kvalifikační předpoklady stanovené v zadávací dokumentaci nesplnil. Oprava tím nabrala zpoždění.

Novou soutěž vypsala Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) v říjnu 2020. Odhadovaná cena na projektanta a zhotovitele opravy celého soumostí spojující městské části Praha 7 a 8 je nakonec výrazně vyšší, ale zahrnuje mnohem více stavebních objektů a týká se kompletního úseku od křižovatky Dělnické s Jankovcovou až po Palmovku. Součástí obnovy má být výstavba nových ramp pro pěší a cyklisty na Rohanský ostrov, kde má vzniknout park a dále retenční nádrž, proplachovací kanál nebo protipovodňové úpravy související s budoucím rozvojem území Prahy 8. Podstatnou změnou oproti předchozí zrušené soutěži je i předpoklad zachování, byť velmi omezeného, provozu během oprav - pro pěší a cyklisty. Radostnou zprávou je i skutečnost, že zadání předpokládá zachovat původní klenutý oblouk soumostí na libeňské straně, který je svým rozponem poměrně unikátním architektonickým prvkem a připomíná místa původního koryta Vltavy. TSK rovněž vypsala soutěž na správce stavby, který je již vysoutěžen. Zakázka by měla proběhnout podle standardů Design and Build, kdy se soutěží současně stavební firma i projektant.

Zájemci o rekonstrukci mostu nyní zpracovávají nabídky. Hlavním kritériem je cena, která bude mít v hodnocení váhu 80 %. Dvacetiprocentní váhu bude mít doba navržené výluky tramvají.

Věříme, že napodruhé se podaří vysoutěžit projektanta i zhotovitele a Libeňský most se konečně dočká tolikrát odkládané opravy.

Tato památka navržená významným architektem Pavlem Janákem a postavená k 10. výročí vzniku Československa si určitě zaslouží obdiv nás i našich dětí a rozhodně si nezaslouží tupé zbourání. ●

Ondřej Mirovský, Zelení, a Iveta Lysoňková, Piráti

Libeňský most (přesněji Libeňské soumostí) architektů Pavla Janáka a Františka Mencla je možná nenápadnou, ale při bližším seznámení nádhernou stavbou, kterou vždy mělo smysl zachovat. Jsme proto velmi rádi, že v minulém roce se podařilo po mnoha letech přešlapování definitivně dospět na základě výsledků diagnostických zkoušek k rozhodnutí a dojde k opravě mostu.

Ještě před několika lety to přitom vypadalo, že demolice mostu je nezvratný fakt. Motivací pro bourání mostu byla vedle jeho stavu také snaha most rozšířit a tím přivést do Prahy 7 novou automobilovou tranzitní dopravu. S tímto záměrem jsme od začátku nesouhlasili.

Naštěstí je bourání a rozšiřování již definitivně minulostí. Loňský rok jsme využili k jednáním, jak přesně vyprojektovat příčný profil mostu tak, aby se na něj pohodlně vešli chodci, cyklisté, auta i tramvaje. Přípravou na opravu mostu byla také rekonstrukce křižovatky Dělnická x Jankovcova s novou světelnou signalizací. Podařilo se zde také vytvořit nový přechod a dočasně nestavební úpravy svým rozsahem určují finální řešení této křižovatky, které bude realizováno po dokončení opravy celého mostu.

Aktuálně je příprava rekonstrukce v rukou Technické správy komunikací, s předpokladem zahájení prací v roce 2022. Zásadní bude dobře vyřešit dopravní obslužnost při výluku tramvajové dopravy, kdy tramvaje budou jezdit přes Karlín. Technologie opravy by měla umožňovat víceméně nepřerušovaný pohyb chodců a cyklistů. Doufáme, že celá oprava se nebude neúměrně prodlužovat a prodražovat, neboť po opravě tohoto mostu má rychle následovat oprava mostu Hlávkova. ●

Michal Hašek, nezávislý zastupitel

Před komunálními volbami v roce 2018, ze kterých vzešlo nynější vedení hlavního města, jsme byli svědky zviditelňování některých politických uskupení nad různými variantami řešení havarijního, ano čtete dobře, havarijního (!) stavu Libeňského mostu. Od té doby uplynuly dlouhé tři roky a na mostě se nic moc neděje. Je pravdou, že v roce 2019 prošel most diagnostikou (kolikátou už?). Technická správa komunikací k tomu napsala: „Všechny oblouky vykazují stejnou zatížitelnost jako v době stavby.“ Není jen zajímavostí, že Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT) uvedla: „Oprava bude podle zástupců sdružení drahá, pomalá a výsledné parametry mostu budou horší než v případě výměny.“ Náměstek primátora pro dopravu Adam Scheinherr (PRAHA SOBĚ) v reakci uvedl, že nejde o nezávislé odborníky, a nechal zpracovat posudek od švýcarského profesora Eugena Brühwílera ze Švýcarského federálního technického institutu v Lausanne. Ten uvádí, že Libeňský most není nutné zbourat, má být opraven a zachován, protože má vysokou architektonickou i historickou hodnotu. Podle oficiálních podkladů tento posudek vznikl jako oponentura návrhu opravy mostu od Kloknerova ústavu ČVUT. Bohužel tak zatím jediným hmatatelným výsledkem všeho snažení současného vedení hlavního města je jedno zrušené výběrové řízení včetně studie na vlastní podobu rekonstrukce. Ale blýská se na lepší časy - konečně na podzim minulého roku vypsala Technická správa komunikací tendr, ve kterém vybraná firma vypracuje projekt a zároveň provede vlastní stavební práce. Já osobně s napětím očekávám, jak tento tendr dopadne (původní uzávěrka podání nabídek byla 22. února 2021), kdo a hlavně kdy rekonstrukci Libeňského mostu a jeho okolí provede. Co vy, milí spoluobčané? ●

Z redakční pošty

Zóna zákazu stání a vjezd segway

Jako rezidenta z Holešovic mě trápí několik změn, které poslední dobou v naší čtvrti nastaly v oblasti dopravy. Tu první, tramvajové ostrůvky, jsem zmiňoval v lednovém Hobuletu. Tou druhou, kterou bych chtěl podrobněji zmínit nyní, je poměrně nenápadná dopravní značka, visící na každé příjezdové silnici na území Prahy 7. Značka vymezuje začátek (a v protisměru na stejném místě i konec) zóny, kde je zakázáno stání a vjezd segway. Já sám bydlím v Praze 7 asi dvanáct let, ale umístění značky jsem si uvědomil teprve nedávno. Už jen fakt, že kombinuje dvě spolu naprosto nesouvisející omezení, je trochu kuriózní. Ale postupně: Zákaz stání. Téměř celá Praha 7 má vyznačené parkovací zóny, ale i tak se zde nachází pár míst bez označení, kde se dá zdánlivě legálně zastavit i bez parkovacího oprávnění. Nikoli běžné na ulicích (tam je stání vozidel mimo zónu obvykle vyloučeno obecně platnými předpisy, např. minimální průjezdnou šířkou silnice), ale např. v některých okrajových místech u řeky, kde nikdo nikomu nepřekáží. Na taková místa se však vztahuje právě platnost zmiňované značky. Reálně to znamená, že pokud si řidič nepamatuje, že před několika kilometry minul značku vymezující platnost zóny (upřímně řečeno, kdo z nás ano?), inu, v dobré vůli zaparkuje na zdánlivě povoleném místě, aby následně dostal pokutu za nepovolené stání. Opravdu toto máme na Sedmičce zapotřebí? Zákaz vjezdu segway. Proboha proč? V záplavě podobných dopravních prostředků, které rezidenty i projíždějící vozidla obtěžují nepoměrně více, jako jsou elektrické koloběžky, kola, jednokolky apod., to je čistá diskriminace bez reálného opodstatnění. Dodávám, že segway nevlastním ani neplánuji pořídit. Závěrem, jako odpůrce zbytečných omezení a šikany občanů, navrhuji tuto dopravní značku (zónu) úplně zrušit. Ing. Miroslav Liberský

Reakce radnice:

Zóna zákazu stání je zde hlavně z toho důvodu, aby nám nepostávaly stovky automobilů v místech, kde evidentně narušují bezpečnost a plynulost provozu. Cílem je využít parkování tam, kde to umožňují ZPS (zóny placeného stání), a nikde jinde. Podobně to řeší například i v Praze 6 a v jiných pražských městských částech. Jedná se o značku zóny 30 (Z30) kombinovanou se zónou zákazu stání a je to vlastně hodně podobné tomu, co máme na Sedmičce, s tím, že v Praze 7 máme v zóně zákazu stání vše, ostatní městské části jen vybrané ulice zařazené do ZPS a Z30. Za mě je primární ochrana zájmů rezidentů Prahy 7, pár značek u vjezdů na území Prahy 7 je myslím pochopitelných a akceptovatelných. Co se týká zákazu segway, tak tento zákaz je zcela pochopitelný, neboť je to jediná cesta, jak omezit provoz těchto vozítek, která byla využívána pouze jako turistická atrakce a mnohdy byla i nebezpečná pro chodce. Ondřej Mirovský, radní pro dopravu a bezpečnost

Poděkování ZUŠ Šimáčkova

Ráda bych tímto poděkovala všem pedagogům ZUŠ Šimáčkova, kteří se již téměř rok snaží předávat své znalosti a zkušenosti dětem na dálku. Sama jsem do ZUŠ chodila, i když do jiné, a musím říct, že ta škola mi dala do života strašně moc, a myslím, že i díky ní jsem taková, jaká jsem. Hudbě se věnuji stále, i když amatérsky. Současná doba vzdělávání našich dětí nepřeje, o to méně vzdělávání uměleckému, které je přes online výuku velmi těžce přenositelné. Přesto se ale učitelé snaží, jak mohou, pozorují to při streamech svých dětí. Jsem velkým zastáncem toho, aby výuka 1:1 byla co nejdříve umožněna, ale bohužel to nemohu jakkoliv ovlivnit. A protože se pokouším již několik let psát různé básničky pro děti i pro dospělé, napsala jsem i jednu pro naši lidušku.

ŠKOLA KOUZEL

Před školou se vyrojí
Kupa dětí s nástroji
Orchestr by z nich byl hned
Fagot, housle, klarinet
Je tu taky příčná flétna
Co ji slyší celá Letná
Támhleten kluk maličký
Drží v rukou paličky
Copak je to za školu
Kde si lidé pospolu
Ač jsou velmi mladí
Notují a ladí?
Je to škola umění
Kde se leckdo promění...
Franta v muzikanta
Dominika v bubeníka
Ten co krákal ve zpěváka
Ta co každý rytmus zničí
Stala se tam tanečnicí
Ten co škrábal i když je to k nevíře
Změnil se v té škole v malíře
Teď už zbývá ptát se pouze
Zda to není škola kouzel

Pro všechny lidušky a zejména pak
ZUŠ Šimáčkova a pro všechny učitele.
Díky za Vaše kouzla.
Vendula Dittrichová

Řešíte nějaký problém, či vás naopak něco potěšilo? Napište nám do redakce na email: hobulet@praha7.cz. Těšíme se na vaše názory a postřehy.