

Zápis z jednání

Technické rady radního pro dopravu Petra Dolínka pro mostní konstrukce (TR)

Jednání dne: 3. 9. 2018 od 12. hod.

Účastníci: Nám. Dolínek, Monika Lojínová, Ing. Vladimír Brejcha, PhDr. Ing. Matěj Fichtner, MBA, Ing. Milan Kalný, Ing. Václav Mach, Ing. Jiří Sládek, Ing. Milan Šístek, Prof. Ing. Jan L. Vítek, CSc., FEng., Ing. Jan Vítek, DrSc., Ing. Dana Wangler, Ing. Jan Marek

Omluveni: Ing. Milan Komínek, Ing. Antonín Semecký, Prof. Ing. Jiří Stráský, DSc., Ing. Jiří Mayer

Hosté: Mgr. Barbora Lišková, Doc. Ing. Jiří Kolísko, Ing. Pavlína Koutková, Mgr. Jiří Skalický, Ing. Petr Smolka, Ing. Stanislav Šebesta, Ing. Jan Zemánek

Nám. Dolínek: uvítal přítomné členy a hosty a uvedl program jednání.

Ing. Jan Zemánek, TSK hl. m. Prahy, a.s. provedl přítomné prezentací o historii Hlávkova soumostí.

Ing. Dana Wangler, SUDOP Praha: Společnost Hlávkův most PD - SUDOP Praha a PUDIS se zabývá jako generální projektant projektovou dokumentací rekonstrukce Hlávkova mostu. Zpracovávalo už dokumentaci pro územní rozhodnutí a v současné době zpracovává následující stupně. V roce 2020 by po Hlávkově mostě mělo jezdit 84 100 vozidel/den z toho 2 300 těžkých vozidel/den. Most má památkovou ochranu, který byla zřízena zákonem v roce 1958. Bylo by vhodné, aby v rámci diagnostiky bylo vyjasněno, co je a není na mostě cenné. Kolektor je stavebně dokončen a dokonce roku by měl být zkolaudován. K rekonstrukci tramvajové tratě se zpracovává DSP. Stavebně ji bude nutné dokončit až v poslední fázi rekonstrukce mostu. Rekonstrukcí mostu by se mělo zabránit pokračování degradace mostu. Most by měl být zachován pro provoz tramvají. Na rekonstrukci existují od zadavatele určité požadavky např. požadovaná další životnost mostních konstrukcí min. 50 let. V dokumentaci DSP jsme navrhli 4 varianty (A, B, C, D). Varianta A – kompletní kopie. Varianta B - kompromisní varianta se zachováním původní poprsních zdí mostů a členěním vzhledu spodního líce nové nosné konstrukce analogicky s původní konstrukcí. Varianta C - zachování stávající konstrukce mostu s jejím zesílením a kompletní sanací, požadováno památkáři. Tato varianta je však prakticky nerealizovatelná. Varianta D - případnou další variantou (hypotetickou) je přehodnocení požadavků na provoz na historické mostní konstrukci – pěší provoz s možným přejezdem sanitních vozidel a vozidel údržby a výstavba paralelního mostu pro dopravu.

Doc. Ing. Jiří Kolísko, ředitel Kloknerova ústavu: Dnes začíná i fyzické provádění prací. Zabýváme se 4 objekty (obloukové části), které jsou památkově chráněny. Železobetonový most přes kanál je také památkově chráněn. Předpjaté nosníky v oblasti předpolí by neměly být v památkové péči. Měli bychom stanovit zatížitelnost, zhodnotit jednotlivé prvky a prověřit možnost oprav ve smyslu proveditelnosti, použitelnosti a životnosti. Ke spolupráci byli přizváni kolegové z firmy Pontex s.r.o. a Inset. Diagnostika bude probíhat celý rok. Dnes zahajujeme instalaci měření teplot v konstrukcích. Na základě diagnostiky se pokusíme zhodnotit jednotlivé prvky, tak abychom ve spolupráci s projektantem přišli s návrhy. Upřesňujeme harmonogram prací. Probíhají pracovní setkání a kontrolní dny. Zadáváme stavebně historický průzkum.

nám. Dolínek: V příštích 4 letech potřebujeme 4 mld. Kč na mosty v kategorii 5. Na úpravu Libeňského mostu a okolí bude potřeba 2 mld. Kč. Kolik peněz potřebujeme na příští rok na práce na Hlávkově mostu?

PhDr. Ing. Fichtner: Počítáme s tím, že náklady v příštím roce na průzkumné práce se budou pohybovat v řádu cca 70 mil. Kč.

nám Dolínek: Slyšeli jsme návrhy na okamžitá opatření např. na oddělení tramvajového pásu od silničního svršku, odejmutí některých věcí z mostu atd. Počítá TSK hl. m. Prahy, a.s. s realizací této „běžné údržby“?

Ing. Zemánek: Vypracovali jsme program, že každý rok na mostech provedeme hlavní mostní prohlídku zaměřenou na diagnostiku s cílem upřesnění plánu údržby pro správce do doby zahájení definitivní rekonstrukce u mostu Legií, Libeňského, Hlávkova a Palackého.

Ing. Wangler: V databázi mostů jsou doporučení pro správce mostů.

Ing. Zemánek: Bylo nám doporučeno prověřit panely přes zrcadlo. Tam jsme provedli diagnostiku dynamickou zkouškou. Panely prošly. Bylo nám dále doporučeno provést okamžitou vizuální prohlídku. Bylo zjištěno, že mosty jsou provozovatelné bez nutnosti okamžitých zákroků.

Ing. Brejcha: Doporučoval bych se zamyslet nad možností, vybudovat provizorní tramvajový most v prodloužení ulice Komunardů s napojením na tramvaj na Invalidovnu. Libeňský most i Hlávkův most mají intenzivní tramvajovou dopravu. Kdybychom se nám podařilo vymstit tuto tramvajovou dopravu na jiný provizorní most, vytvořili bychom startovací podmínky pro rekonstrukce těchto mostů.

nám. Dolínek: TSK hl. m. Prahy mělo jednání k mostnímu provizoriu u Libeňského mostu.

Prof. Ing. Vítek: Hl. m. Praha musí mít dlouhodobou koncepci rozvoje dopravy respektive studii, ze které by vyplývalo umístění definitivních i provizorních mostů. Všechny mosty stárnou a budou potřebovat větší údržbu. Hlávkův most byl navržen na menší zatížení, než které potřebujeme dnes. Most nad hlavním tokem má klenby z prostého betonu. Most je starý 100 let. Jeho životnost je téměř u konce. Požadavky na opravený most jsou, nejen to, aby přenesl požadované zatížení, ale i aby byl dostatečně trvanlivý a aby náklady na jeho údržbu byly přiměřené. To vyžaduje též návrh vhodných detailů konstrukce.

Ing. Kalný: Prioritní je zajistit funkční dopravu. Nyní potřebujeme rychlé řešení, kterým dle mého názoru není příprava a výstavba provizorního řešení. Na Libeňský most máme připraven projekt a výběrové řízení na dodavatele. Myslím si, že stavba se dá započít už příští rok. Mrzí mne, že IPR připravil soutěž na Dvorecký most v režimu pěší a tramvaj. Pak nebude možno na něj převést automobilovou dopravu z uzavíraných a rekonstruovaných mostů.

nám. Dolínek: Myslím, že na každý most patří všechny druhy dopravy. MČ Praha 4 by však nesouhlasila s automobilovou dopravou na Dvoreckém mostě. Provedli jsme revizi výběrového řízení. Očekáváme, že kolem 20. 9. bychom měli mít podklady zpět. Následně bychom Vám jako technické radě dali podklady k posouzení. Nemůžeme však narušit soutěž. Vítěz architektonické soutěže na Dvorecký most bude vyhlášen v říjnu letošního roku. Chtěl bych se spíše zeptat členů technické rady, kterou variantu ze 4 představených by preferovali.

Ing. Mach: Domnívám se, že žádná diagnostika nezvedne úroveň zatížitelnosti mostu na požadované hodnoty. Buď realizujeme most s nižší zatížitelností např. bez tramvajové dopravy, nebo musíme vyměnit nosné prvky. Zvýšení únosnosti mostu je první podmínkou pro přestavbu.

Ing. Brejcha: Myslím, že bychom neměli vylepšovat a zesilovat oblouky, protože jsou již za zenitem. Naopak bychom měli posílit pilíře a mezi nimi udělat novou mostovku.

Ing. Šístek: Myslím si, že je potřeba nová konstrukce mostu.

Ing. Kalný: Rizika malých či větších poruch na Libeňském mostě jsou značná. Most již ve své době byl stavěn velmi levně. Pokud se nepřistoupí okamžitě k opravě, bylo by vhodné, aby investor či správce mostu, rozhodli o omezení či zastavení dopravy na mostě.

nám. Dolínek se omluvil z dalšího průběhu jednání a předal řízení jednání Mgr. Skalickému.

Doc. Ing. Kolísko: Záleží na podrobnosti diagnostiky. Primární je funkce konstrukce a její bezpečnost. Technici říkají fakta, ale ve výsledku rozhodují politici. Je třeba památkové péči vysvětlit a zdůraznit technické možnosti a pak si myslím, že památková péče nebude bránit nebezpečné konstrukce. Je však třeba o problematice odborně a technicky diskutovat.

Prof. Ing. Víték: Existují různá řešení, která však stojí různé úsilí a odlišné finanční prostředky. Je třeba si říci, kolik jsme ochotni investovat a za co.

Mgr. Skalický: Obdobné problémy máme na mostě na Výtoni, který má už jen 5 letou životnost. Studie, kterou zmiňoval nám. Dolínek, je připravena k projednání. Diagnostiku úřad potřebuje pro další projednávání a argumentaci s Ministerstvem kultury případně s občanskými iniciativami.

PhDr. Ing. Fichtner: TSK hl. m. Prahy, a.s. se nemůže pouštět do diskuzí o úrovni památkové ochrany a historické důležitosti. Zjistili jsme, že Hlávkův most není v dobré kondici a zadal se projekt na rekonstrukci. V průběhu přípravy jsme narazili na určité památkové limity, a že památkový úřad ke svému rozhodnutí potřebuje diagnostiku. Proto jsme následně zadali diagnostiku. Je připravena rekonstrukce Libeňského mostu. A mezi tím, co se bude rekonstruovat tento most, si připravíme projekt na Hlávkův most.

Ing. Zemánek: Hlávkův most má 7 mostů. Některé plánujeme zachovat a některé pravděpodobně musíme zbourat. Je možné v některých případech i do staré konstrukce vložit novou konstrukci na plnou zatížitelnost. Následně s památkáři chceme předložit ideu výsledného řešení, která hladce projde schvalovacími procesy projektu.

Ing. Kalný: Pokoušel jsem se přesvědčit Ministerstvo kultury, že pokud nosná konstrukce nevyhovuje standardním normovým požadavkům, tak je potřeba udělat repliku konstrukce. Např. na Karlově mostě jsou všechny sochy replikami a originály jsou vystaveny v muzeu a turistický ruch a návštěvnost Prahy to nijak neomezuje.

Mgr. Skalický: Snažíme se hledat řešení. Dlouhodobě metodicky podporujeme TSK hl. m. Prahy, aby přestavba mostu byla projednatelná. Obecně se nebráníme vkládání nových konstrukcí do starých objektů. Ale potřebujeme mít věcné argumenty, abychom jako úřad mohli vážit a zhodnocovat veškeré argumenty. Až budou výsledky diagnostiky, tak se potkáme. Pan nám. Dolínek mi, jako řediteli celé sekce, předal vedení komise do doby ustanovení nové politické reprezentace města.

Zaznamenal: Ing. Marek, RFD MHMP, tajemník