

Důvodová zpráva - r. 2004

V rámci svých činností v oblasti správy svěřeného majetku připravuje Technická správa komunikací hl.m. Prahy rekonstrukci mostních objektů „Libeňský most“, Štefánikův most“ a „Hlávkův most“. Záměr rekonstrukce výše uvedených mostů vychází z jejich současného stavebního stavu, který odpovídá době jejich vzniku a v zejména v případě Hlávkova mostu i neúměrnému zatížení dopravou. Všechny tyto mostní objekty byly navrhovány na normové zatěžovací stavy v době svého vzniku a v současné době žádný z těchto objektů nevyhovuje dnešním požadavkům na zatížitelnost.

Vzhledem k tomu, že v roce 2005 bude realizována výstavba kolektoru v Revoluční ul. , která bude spojena s výlukou tramvajové trati, navrhuje zpracovatel v tomto roce zahájit opravu Štefánikova mostu současně s opravou Libeňského mostu. Harmonogram je navržen tak, aby byla v rámci možností zajištěna přijatelná dopravní obslužnost. Proto mohou být práce na opravě Hlávkova mostu zahájeny až po opravě Libeňského mostu, resp. po zahájení tramvajového provozu na tomto mostě.

O detailním způsobu a rozsahu oprav bude rozhodnuto na základě předprojektových a diagnostických přípravných prací a ve vazbě na dopravní význam těchto mostů v komunikačním systému města.

část o Libeňském mostě

Libeňský most.

Libeňský most přes Vltavu byl postaven v r.1928. Oprava „Libeňského mostu“ představuje opravu více mostních objektů a úseků komunikace mezi mosty, případně komunikací v okolí mostu. Oprava je úzce svázána s návrhem a výstavbou protipovodňových opatření, kde je mimo jiné navrhován i nový mostní objekt. Opravu je nutno řešit v souladu s budoucím rozvojem území na obou březích Vltavy v této lokalitě. Na základě závěrů poslední hlavní prohlídky a následně provedené diagnostiky a přepočtu zatížitelnosti mostu je s ohledem na kritické prvky nosné konstrukce, klasifikován jeho stavební stav stupněm „V-VI“ tj. špatný až velmi špatný.

V současné době je vybrán zhotovitel na zpracování PD a zpracovává se studie jako podklad pro rozhodnutí o způsobu opravy. Dokumentace musí mít s ohledem na tramvajovou trať, realizaci protipovodňových opatření a kabelová vedení na mostě dva stupně – DUR a DSP/DZS.

Dle navrženého harmonogramu se předpokládá, že oprava bude probíhat v letech 2005 a 2006.

Potřeba zpracování nového dispozičního řešení ulice Libeňský most včetně návazných komunikací vyvstal především poté, co v souvislosti s povodněmi v roce 2002 bylo nutné nově přehodnotit ochranu Karlína a Libně.

Nově navržené hráze v prostoru Rohanského ostrova zužují průchod velkých vod profilem Libeňského mostu. Proto byl jako součást protipovodňových opatření navržen zcela nový inundační most na pravém břehu Vltavy mezi hrázemi a řekou. Nutností stavby tohoto mostu se poněkud mění pohled na původně zamýšlený záměr rekonstrukce souboru mostních objektů, který spočíval v opravě stávajících mostů s maximálním možným zvýšením únosnosti mostu, které však s ohledem na dobu stavby mostu nemohlo dosáhnout plných současných parametrů a v žádném případě neumožňovalo změnu šířkového uspořádání oproti stávajícímu stavu.

Mostní objekty a komunikace mezi nimi jsou navrženy tak, aby měly plnou zatížitelnost podle současně platných předpisů, je navrženo rozšíření z 21 na 26 m, převedení tramvajové dopravy bez omezení na samostatném tělese, v obou směrech dva jízdní pruhy pro automobilovou dopravu a oboustranné chodníky se smíšenou dopravou pěších a cyklistů. U stěžejního mostního objektu přes Vltavu se i při rozšíření vozovky využije stávajících mostních pilířů.

Předkládaný návrh zároveň řeší dopravu vně hrází v souladu s připravovanou změnou územního plánu a v návaznosti na připravované projekty oživení vltavských břehů a rekreačního využití inundačního území.

Navrhovaný rozsah stavby zahrnuje:

- a) opravu a rozšíření ulice Libeňský most, tj. souboru mostních staveb a komunikací od křižovatky Libeňský most- Jankovcova – Dělnická včetně této křižovatky po hranice křižovatky Palmovka,
- b) vytvoření nové nájezdové rampy na povodní straně ve směru Voctářova – Libeňský most,
- c) opravu a posun sjízdné rampy ve směru Libeňský most – Voctářova,
- d) opravu spojky obou ramp v prostoru mostu na Libeňském ostrově,
- e) obnovu Voctářovy s vytvořením zárodku křižovatky při vyústění hloubeného tunelu .

Hlavní most přes Vltavu bude včetně předpolí snesen tak, že zůstanou pilíře části přes Vltavu a základové konstrukce částí na břehu.

Nová konstrukce hlavního mostu přes Vltavu je navržena jako oblouková s mostovkou podporovanou v místě pilíře čtyřmi stěnovými podporami a obloukem ve vrcholu. Rozšíření mostu se odehraje nezávisle na šířce pilířů pouze vykonzolováním mostovky. Deska mostovky je navržena v proměnné tloušťce tak, aby plně vyhovovala prostorovým nárokům na průběžné šterkové lože tramvajové trati se zádlažbou.

Rozšíření mostu z původních 21 m na 26 m je umožněno odstraněním původního nadnásypu na klenbách a nahrazením výše uvedenou lehkou mostovkou. Z hlediska postupu výstavby bude nutné ponechat vždy jedno mostní pole (z vnitřních tří kleneb) volné pro lodní dopravu.

Inženýrské sítě na mostě budou přeloženy na provizorní mostní objekt na povodní straně. Jedná se vesměs o kabely, ať silno, tak slaboproudé. Na mostě je plynovod, který je možno nahradit rozvodem k odběratelům na Libeňském ostrově pomocí nového středotlakého potrubí z prostoru Voctářovy ulice.

Schodiště na obou předpolích hlavního mostu budou obnovena tak, aby byl zajištěn přístup na most z úrovně břehu Vltavy.

Na základě požadavku Povodí Vltavy v souladu s vytvářenou ochranou přilehlého území proti velkým vodám je třeba na pravém břehu Vltavy vytvořit mezi břehem Vltavy a nově navrhovanými hrázemi nový mostní objekt, který respektuje celkové snížení terénu na levém břehu Vltavy až na kótu 185 až 185,50 m n. m. Snížení terénu je součástí realizace protipovodňových opatření města Prahy.

Inundační most byl navržen ve dvou variantách, mosty délky 162 a 86 m. Vliv obou variant na zprůtočnění Vltavy v profilu Libeňského mostu byl hydraulicky posouzen včetně stanovení vlivu zprůtočnění proti proudu řeky ke Štefánikovu mostu.

Vybrána byla úspornější varianta mostního objektu o rozpětí polí 24 + 36 + 24m, jejíž vliv na snížení hladiny povodně 2002 je menší než u mostu délky 162 m. Rozdíl ve vlivu obou mostů na snížení povodně je však asi 3 cm a celkové snížení hladiny povodně vlivem navrhovaného mostu je až 15 cm.

Příčný řez mostem je navržen jako trojtrámový se zakřiveným spodním lícem průřezu, vylehčení je rovněž zakřivenou plochou.

Most na Libeňském ostrově bude nahrazen přibližně ve stejné poloze třípolovým mostem. Most je řešen jako desková konstrukce o rozpětí 12 + 17 + 12 m odděleně pro tramvajový a ostatní provoz.

Most u bývalých loděnic byl v roce 1928 navržen jako inundační most shodného typu jako jedno pole hlavního mostu přes Vltavu. Význam mostu je výstavbou hrází a celkovou novou koncepcí zástavby v daném prostoru zcela potlačen. S ohledem na jeho stav a výše uvedené skutečnosti je možné most zbourat a částečně nahradit opěrnými zdmi se zásypem.

Most Voctářova je nutné přestavět s ohledem na organizaci dopravy pod mostem v souvislosti s připravovanou výstavbu zakrytého tunelu (Pobřežní IV), který má ústít v těsné blízkosti mostu.

Jeho dispozice je dána dopravou pod mostem a malým rozdílem mezi niveletou na ulici Libeňský most a Voctářovy ulice.

Most je obdobně jako most na Libeňském ostrově navržen jako deskový s mostovkou oddělenou pro tramvajovou a ostatní dopravu. Rozpětí polí je 12 + 12 + 9 m.

Postup výstavby je včetně přípravy stavby na přiloženém harmonogramu. Postup je navržen tak, aby doba výluky tramvajové dopravy byla co nejkratší, předpokládá se 15 měsíců počínaje 07/2005. V předstihu bude postaven provizorní most a provedena překládka kabelů. Přestavba a výstavba především mostních objektů bude provedena tak, že v době uvedení tramvajové trati do provozu nemusí být stavba plně dokončena a uvedení do provozu automobilové dopravy bude přibližně 6 týdnů po zahájení provozu tramvajů.

Odhad stavebních nákladů závisí na způsobu opravy při novém šířkovém uspořádání a kratší variantě rekonstrukce mostů bude specifikován ve studii. Podle dosavadních předpokladů je odhadován na 750 mil. Kč, z toho přípravné práce 8,0 mil. Kč.