

P Ř E H L E D
dotazů, připomínek a podnětů členů Zastupitelstva hl.m. Prahy
přednesených na 14. zasedání ZHMP dne 25.2. 2016

Termín vyřízení: - dotazů, připomínek a podnětů členů ZHMP
přednesených na 14. ZHMP dne 25.2. 2016
25. 3. 2016

Ú S T N Í

INT.- č. 14/1 – Mikuláš Ferjenčík

– interpelace směřovala **na ředitelku MHMP**

ve věci

- využití výsledků programů „Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů, jejich věcných a formálních stránek, vztah strategie rozvoje města a způsobu zpracování plánů se zvláštním zřetelem formulování fenoménu obrazu města“

na interpelaci reagovala **ředitelka MHMP**

stenozáznam předán ředitelce MHMP k písemné reakci

Nám. Kislingerová: Přistoupíme k druhé části, to jsou podněty členů Zastupitelstva HMP, které dnes byly uplatněny.

Jako první v pořadí je přihlášen pan Mikuláš Ferjenčík. Prosím.

P. Ferjenčík: Děkuji za slovo. Mám interpelaci, spíš dotaz na paní ředitelku, respektive na příslušného pracovníka odboru, ale musím směřovat na ni.

Mne by zajímalo, jakým způsobem Praha využívá výsledků programů „Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů, jejich věcných a formálních stránek, vztah strategie rozvoje města a způsobu zpracování plánů se zvláštním zřetelem formulování fenoménu obrazu města“. To je program, který byl schválený 29. března 2012, a stál – pokud je to správně v materiálech – 20 milionů korun. Vzhledem k tomu, že teď probíhá zpracování Metropolitního plánu, tak mě zajímá, jakým způsobem se výsledky tohoto programu za 20 milionů korun používají v praxi.

Děkuji.

Nám. Kislingerová: Děkuji. Poprosím paní ředitelku Děvěrovou.

P. Děvěrová: Vzhledem k tomu, že je to tak odborná otázka, tak bych vám odpověděla písemně ve stanovené lhůtě.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
JUDr. Martina Děvěrová, MPA
Ředitelka Magistrátu hlavního města Prahy



MHMPXP30CX95

V Praze dne 24. března 2016

Váš dopis zn.

Č.j. MHMP 480729/2016

INT. č. 14/1

Počet listů/příloh: 1/0

Vážený pane zastupiteli,

reaguji na Vaši interpelaci ohledně toho, jakým způsobem hl. m. Praha využívá výsledků programu s názvem „Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů, jejich věcných a formálních stránek, vztah strategie rozvoje města a způsobu zpracování plánů se zvláštním zřetelem formulování fenoménu obrazu města“.

Využití výsledků programu se pohybuje ve dvou rovinách:

1) Konkrétní vazba na pražský územní plán

Zpracovaný návrh Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitní plán) byl předán pořizovateli ke kontrole a blíží se do fáze projednání. Není tedy příliš pravděpodobné, že by příslušný odbor (UZR MHMP) v dohledné době zadával zpracování dalšího územního plánu. Výsledky materiálu by samozřejmě mohl v budoucnu využít, resp. byl by povinen se jimi řídit, pokud by se promítly do obecně závazných předpisů – viz následující bod.

2) Využití materiálu v obecné rovině

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy uvedl ve svém dopise ze dne 23. 11. 2015 k výsledkům programu následující: „...výzkumný program bude mít vysokou užitnou hodnotu i pro další města a obce ČR. Stejně tak může být zásadním podkladem Ministerstva pro místní rozvoj ČR pro legislativní úpravy v rámci připravované novely stavebního zákona.“

S pozdravem

JUDr. Martina Děvěrová, MPA
ředitelka Magistrátu hlavního města Prahy

Vážený pan
Mikuláš Ferjenčík, člen ZHMP

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
tel: 236 002 512, fax: 236 007 086
e-mail: martina.deverova@praha.eu

INT.- č. 14/2 – Ondřej Profant

– interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**

ve věci

- údržby Libeňského mostu organizací TSK Praha
- projekt opravy Libeňského mostu a žádost o informace o stavu pražských mostů

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

stenozáznam předán náměstkovi primátorky Dolínkovi k písemné reakci

Nám. Kislíngerová: Děkuji.

Tím můžeme přistoupit k dalšímu přihlášenému, kterým je pan Ondřej Profant.

P. Profant: Dobrý den. Vážený pane náměstku, chtěl bych se vás znovu zeptat na nějaké otázky ohledně Libeňského mostu a TSK. Otázky jsou podobné jako minulý měsíc, jenomže tentokrát jsem si dovilil je trochu víc upřesnit a požadoval bych odpověď písemně. Ony i doplňují informační materiál, který jsme obdrželi.

Moje první otázka je: Prověříte, zda TSK postupovala s péčí řádného hospodáře?

Moje druhá otázka je: Jak budete postupovat, pokud se prokáže, že TSK nepostupovala s péčí řádného hospodáře?

Moje třetí otázka je: Proč není od roku 1992 zpracován projekt opravy Libeňského mostu?

Moje čtvrtá otázka je: 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? Už se o tom bavíme dlouho a zcela jasně nám bylo řečeno, že jelikož se vede řízení o kulturní památce, tak s mostem máme tak nakládat. Čili bych očekával, že tyto kritické opravy budou provedeny, takže bych se rád zeptal, jestli už jsou podnikány nějaké kroky a kdy to bude dokončeno.

Další pátá otázka je: Jak to, že je zpracován projekt na most široký 26 metrů, když nám zcela dostačuje most 21metrový? Opět je tady otázka péče řádného hospodáře atd., proč stavíme stavby naddimenzované něčemu, co neodpovídá žádné dopravní koncepci. Popřípadě pokud to nějaké dopravní koncepci odpovídá, jestli byste mi mohl zaslat jaké, kde se bere, že budeme potřebovat takto - že bychom mohli případně potřebovat takto široký most.

Pak bych se chtěl zeptat na termíny, které jsou uvedeny v tisku, které se mi zdály poněkud nepříznivé vůči opravě, protože hovoří o nějakém strašně komplexním celém díle, i když víme, že některé opravy jde provádět výrazně rychleji, které zajistí to, že by most byl stabilnější a použitelnější.

Poslední sedmá otázka je: Minulé Zastupitelstvo jste sliboval souhrnnou informaci o stavu pražských mostů. Tu jsme neobdrželi, pokud jsem správně prošel podklady. Dostali jsme je pouze k Libeňskému mostu. Takže bych se chtěl zeptat, kdy je obdržíme.

Poprosil bych o tyto otázky písemně. Ještě vám je zašlu nebo vytisknu, abyste je měl přesně napsané. Děkuji.

Nám. Kislíngerová: Děkuji za položené dotazy. Rozumím tomu tak, že rovnou jste navrhl, aby pan náměstek Dolínek odpověděl písemně.

Nám. Dolínek: Nicméně bych reagoval, prosím. Už před 14 dny byl Radě města předložen souhrnný materiál jednostránkový, kde bylo konstatováno, že ze všech mostů a ze všech dalších objektů tohoto typu, které máme v Praze přes 600, jich je šest v havarijním stavu. Omlouvám se, že to nebylo předloženo sem. Nechám vám to dneska rozeslat. Na základě toho bylo konstatováno, aby u těch šesti v havarijním stavu bylo rozpracováno, které to přesně jsou, jakého významu a co se tam musí ihned udělat. To je první věc. A vedle se zpracovává podklad na všechny ty, jak jste tomu řekl na minulém Zastupitelstvu, ty perly na Vltavě. Na ty se zpracovává celý tisk. Nevím, jestli jsou v havarijním stavu nebo ne, ale případně co nás čeká v nejbližších letech v této oblasti. A přece jenom nějaký finanční rámec je na místě, protože samozřejmě to nebudou opravy za miliony, ty budou výrazně dražší. Na zbytek odpovím samozřejmě písemně.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Petr Dolínek

Náměstek primátorky hlavního města Prahy

Radní hlavního města Prahy pro dopravu a evropské fondy

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. Akcí, 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,

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

tel.: 236 002 296

www.praha-mesto.cz

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. přesypané 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 sycen 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 předchozím generacím 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 „přesypaných 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 vozovky 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 návaznosti 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 navrhovat 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, Štefáníkův 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 vypsal 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

INT.- č. 14/3 – Ivan Hrůza

– interpelace směřovala **na radní Plamínkovou**

ve věci

- žádosti o zpracování hlukových map v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka a jejich zveřejnění na webových stránkách Prahy

na interpelaci reagovala **radní Plamínková**

vyřízeno přímo na zasedání ZHMP

Nám. Kislingerová: Děkuji panu náměstkovi Dolínkovi.

Nyní prosím pana zastupitele Ivana Hrůzu.

P. Hrůza: Je notoricky známo, že zprovoznění tunelového komplexu Blanka vyvolalo na přístupových komunikacích zvýšení intenzity dopravy a zhoršilo imisní koncentrace a hlukovou zátěž v přilehlých lokalitách Prahy. V tuto chvíli probíhá od počátku měsíce února měření imisních koncentrací a v dubnu bude probíhat měření hluku.

Vznáším podnět, aby na základě v dubnu získaných informací k hladinám hluku byly u nejzátěženějších lokalit vysoce překračujících normy, jako například okolí ulic Patočkova či V Holešovičkách, vypracovány co nejrychleji aktualizované mapy zón, respektive hlukových pásem o stejné intenzitě hlukové zátěže. Současně žádám, aby byly tyto mapy po zpracování bez prodlení zveřejněny na internetových stránkách města.

Dále touto cestou žádám, aby byla co nejdříve zahájena výstavba tzv. labyrintu Na Malovance, který má snížit negativní dopady ze zprovoznění tunelového komplexu Blanka na životní prostředí v okolí této významné mimoúrovňové křižovatky.

Současně žádám, aby za účelem snížení hlukové zátěže byl co nejdříve v ulici Patočkova položen tzv. tichý asfalt. V případě obou těchto investičních akcí prosím o upřesnění termínu dokončení.

Děkuji za pozornost.

Nám. Kislingerová: Děkuji a prosím paní radní Plamínkovou, zda odpoví přímo nebo písemně.

P. Plamínková: Jenom řeknu panu Hrůzovi: Vy se neustále s tunelovým komplexem Blanka obracíte na mne, ale já už jsem vám tady minule a předminule a už několikrát říkala, že to opravdu nespadá do mé kompetence. Všechny tyto věci, na které jste se ptal, by vám měl zodpovědět pan náměstek Dolínek, který se toho naprosto nezříká. Minule vám poskytl docela obsáhlou odpověď. A myslím, že i na tyto věci vám jistě poskytne obsáhlou odpověď. Prosím, obraťte se na něho, protože byt' jde o životní prostředí, tak je to natolik spjata s dopravou, že z logiky věci všechny tyto doprovodné jevy, které vyvolává vlastně tunelový komplex Blanka, jdou za radním pro dopravu.

Nám. Kislingerová: Děkuji za tu odpověď.

Pane Hrůzo, jste takto spokojen? Nebo ještě máme poprosit pana náměstka Dolínka?

P. Hrůza: Neprosím pana náměstka Dolínka. Pan náměstek Dolínek se choval velmi vstřícně, odpověděl. Ostatně interpelace směřovaly v minulosti na něj. Já soudím, že jsou vaše kompetenční vztahy dílčí v Radě vaším specifikem, protože životní prostředí má jednu základnu. To znamená, co dýcháme, co pijeme, co posloucháme, samozřejmě dopadá na

všechny občany stejně. A nás jako řadové zastupitele ani občany nezajímá, jak jste si to tam na Radě mezi sebou rozdělili.

Takže trvá m na tom, co jsem řekl zejména k těm hlukovým mapám, tedy tu část, kdy jsem požadoval, aby co nejrychleji po měření v dubnu byly vytvořeny mapy hlukových pásem o stejné intenzitě hlukové zátěže, a aby byly tyto informace bezodkladně poté zveřejněny na internetu, tj. na webových stránkách Prahy.

Děkuji za pozornost.

Nám. Kislíngrová: Děkuji. Myslím, že tento příslib můžeme určitě učinit v tuhle chvíli, protože hlukové zátěže budou zajímat určitě všechny občany hlavního města Prahy.

Dámy a pánové, tímto jsme na konci interpelací, které byly jak v kategorii občanů, tak v kategorii podnětů ze strany členů Zastupitelstva HMP plně vyčerpány.