Záznam z jednání výboru dopravy ZHMP, ze dne 8.2. 2007

Přítomni: Ing. Vodrážka, Ing. Rückl , RNDr. Habrnál, p. Zajíček, Mgr. Kolínská, pí Žižková, p. Lohynský, Ing. Mareček, p. Šlosár, p. Šteiner, Ing. Valenta, Ing. Weinert CSc., RNDr. Witzany Ph.D.

Přítomni přizvaní: Ing. Kubíková, Ing. Cvetlerová, Ing. Prokel, Ing. Dostál, Ing. Jílek, Ing. Adámek, Ing. Pivec, Ing. Heroudek.

Jednání bylo zahájeno ve 14,05 hod.

Program:

1) Schválení programu jednání VD ZHMP na I. pol. r. 2007

2) Metro D a vedení trasy metra A záp. směrem.

3) Výstavba tramvajových tratí.

4) Obnova vozového parku DP HMP a.s.

5) Informace o rekonstrukci mostů, technologiích a o dopravních opatřeních.

6) Různé.

Na jednání byly předány písemné materiály:

1. Informace o výhledových záměrech v rozvoji sítě pražského metra.

2. Vliv otevření tunelu Mrázovka na dopravu v dotčené oblasti a vývoj v letech 2004 – 2006.

Úvodem:

Jednání řídil předseda výboru Ing. Vodrážka, přivítal členy výboru a hosty a seznámil přítomné s programem jednání.

K zápisu z minulého jednání výboru dopravy ZHMP nebyly uplatněny žádné připomínky.

Hlasování: pro 12 proti 0 zdržel se 0

Ověřovatelem zápisu byl schválen jednomyslně RNDr. Habrnál.

Hlasování: pro 12 proti 0 zdržel se 0

Program dnešního jednání VD ZHMP byl schválen jednomyslně.

Hlasování: pro 12 proti 0 zdržel se 0

K bodu 1) Ing. Vodrážka seznámil přítomné s návrhem programu jednání VD ZHMP na I.pol. r.2007 s možností jejich aktuálního projednání.

V diskusi byly vzneseny připomínky k programu p. Zajíčkem, týkající se podkladů k telematice a dopravy v klidu, které požaduje stejně jako ostatní materiály předat písemně před jednáním výboru dopravy ZHMP.

Mgr Kolínská – požadavek k projednání materiálu k Evropskému týdne mobility v dubnu t.r.

Radní p. Šteiner – nelze projednávat Evropský týden mobility dříve, než předběžně v červnu, nebo aktuálně v září.

Ing. Mareček – požaduje doplnit jednání výboru v dubnu: „Informace o postupu prací na městském okruhu a o přípravě a realizaci investic" o informaci o přeložce radiály I/12.

Radní Šteiner – výstavba radiály I/12 spadá do kompetence ŘSD, proto doporučuje zařadit do programu na květen za účasti zástupce ŘSD.

Ing. Vodrážka: navržený program bude možno vždy operativně měnit v závislosti na potřebách projednání některých problémů. K jednotlivým bodům musí být vypracovány písemné materiály předem, aby členové VD byli včas informováni a připraveni.

Hlasování: pro 13 proti 0 zdržel se 0

K bodu 2) Úvodní informaci k předloženému materiálu poskytl gen. ředitel DP HMP a.s. Ing. Jílek.

Uvedl, že nejaktuálnější je výstavba IV. C metra se zprovozněním v polovině roku 2008.

Dále podrobně informoval o současné situaci v zajištění výstavby trasy D metra v cca 5 km dlouhém úseku Nové Dvory – Pankrác s protnutím trasy C metra bez depa v Písnici. Údržba by v prvních dvou letech byla prováděna na obratových kolejích.

Byla posuzována varianta lehkého metra, která má své výhody a nevýhody. V ekonomickém porovnání bude vybrána ta nejvýhodnější varianta, která bude splňovat nejmodernější technické parametry. Po vypracování provozně ekonomické studie bude tato předložena zástupcům města k projednání. Orientační náklady I. provozního úseku: 17,5 mld. Kč.

Pokus se týká trasy A – práce na změně ÚPn hl.m. Prahy probíhají. Celý úsek s osmi stanicemi je propojen s Letištěm Praha s možností větvení za stanicí Bílá hora s propojením se Zličínem.

I. etapa: Červený vrch, Veleslavín terminál BUS, P+R - křížení s tratí směr Ruzyně a Petřiny v délce 4,5 km, předpokládané náklady činí 14,5 mld. Kč.

Diskuse:

p. Zajíček – k metru D: upozornil na problém potřeby sjednocení technologií, potřebu jezdit jedním typem vozidel. To nevyžaduje rozdílné opravárenské zázemí.

Připomínky k etapizaci: etapa Pankrác – Nové Dvory je sice přínosem, ale lepší by bylo spojení až do Libuše z důvodu obsluhy sídliště. Upozorňuje na nutnost gen. opravy Nuselského mostu a k tomu by trasa D měla sloužit, tzn. že lze doporučit jako první etapu Hlavní nádraží – Pankrác, potom pokračovat dál.

Trasa A – souhlas s etapizací, stanice Petřiny blíže k Vypichu, sloužila by i k obsluze Strahova.

Stavět jako první metro D s etapou Hlavní nádraží – Pankrác s množností přejezdu na trasu C.

Gen. ředitel Ing. Jílek: ke sjednocení technologie nelze přistoupit – technologie nemá se sjednocením nic společného. Vozidla z metra D by však měla být schopna projet tunely metra A (do depa Hostivař). Kratší nástupiště nejsou na závadu. Etapizace – problém s depem: Kačerov je nevyužitelný pro D metro. Je nutno postavit depo v Písnici. Etapy výstavby by se měly překrývat.

Radní Šteiner – představa je, mít na každé trase samostatný nezávislý zabezpečovací systém. U trasy D to bude samostatný nezávislý systém. V optimálním případě je cílem celý první provozní úsek Hlavní nádraží až Nové Dvory (kde je významný terminál) rozestavět najednou. Stanice Libuš je ryze obslužná.

Ing. Weinert CSc. - nové technologie ano, šetří investiční náklady, ale nové vagóny by měly být schopny jezdit po starých trasách. Dotaz na předpokládané termíny realizace.

RNDr. Witzany Ph.D. – ohledně lehké technologie – 17,3 mld. na I. etapu se zdají být velké, jaké by byly náklady pro klasickou variantu? Dále zda může na trase D metro jezdit na povrchu.

Mgr. Kolínská upozorňuje na potřebu kompatibility se železnicí.

Trasa A vymístění autobusů z Vítězného náměstí, připravit v tomto smyslu do budoucna materiál, jaké jsou možnosti vymístění.

Zakončení I. etapy na Petřinách – není P+R, v materiálu chybí kolik lidí by metro využilo, mělo by končit na Vypichu v I.etapě, v nynější plánované etapě chybí P+R.

Dotazy zodpověděl gen. ředitel Ing. Jílek.

Termíny připravenosti jsou takové, aby po ukončení výstavby trasy C mohly být zahájeny přípravné práce v r. 2009.

Mgr. Kolínská není zcela spokojena s odpovědí na kompatibilitu systému. Požaduje vypracování materiálu s rozborem zátěží a rozvahou kolik lidí po trase A metra nastoupí a jak se sníží obslužnost tramvajemi.

Ing. Vodrážka – ohrazuje se proti tomu nyní řešit, jestli metro A vést dále, či ne. To není na pořadu jednání, nelze rozhodnutí města již revokovat.

Radní Šteiner – téma je jasné – nelze zasahovat do problematiky výboru územního rozvoje.

Pracujeme s fakty nikoliv dojmy. Pokud se týká kompatibility systému metra se železnicí, vozy metra nesplňují nároky na pevnost požadovanou při provozu na žel. tratích, nelze tedy použít v součinnosti se železniční dopravou. Představou kompatibility může být např. společný terminál v Modřanech v souběhu s tramvajovou tratí.

Ing. Trnková, CSc. – prodloužení trasy A záp. směrem je oprávněné, byly prověřovány počty cestujících, materiál je na MČ Prahy 6 k dispozici. Připravovaný terminál ve Veleslavíně by měl vyřešit problémy na Vítězném náměstí.

TT do Suchdola – spojení bude řešeno prodloužením TT do Podbaby.

Ing. Kubíková – příprava probíhá, je zpracována i SEA na trasu A jako podklad k ÚR, tramvajová trať do Suchdola je však v počátcích přípravy.

Ing. Vodrážka – zdůraznil, že metro se neprodlužuje kvůli tomu, aby nejezdily autobusy na Vítězného náměstí.

RNDr. Witzany Ph.D. – je zadána změna ÚPn hl.m. Prahy, kterou bude schvalovat Zastupitelstvo HMP. Jedná se i o rozhodnutí investiční.

Radní Šteiner – prodloužení trasy metra má to specifikum, že v nějakém delším výhledu představuje kolejové napojení Letiště Praha.

Pokud se týká financování prodloužení trasy A metra – vláda ČR je připravena část výnosů financovat z privatizace Letiště Praha. Je reálné proto budovat trasy současně (D metro by mělo být financováno z evropských fondů cca 300 mil Eur.)

P. Zajíček – bude - li známa technologie, požaduje předložit způsob financování k projednání do VD ZHMP.

Ing. Vodrážka – VD ZHMP by neměl posuzovat, kde vezmeme finanční prostředky. Neměli bychom uzavírat etapizaci metra, technologii, měli bychom pouze souhlasit s trasováním metra.

Na závěr bylo přijato usnesení:

Výbor dopravy ZHMP:

bere na vědomí předložený materiál,

Hlasování: pro 12 proti 0 zdržel se 1

souhlasí:

s konečným trasováním nových úseků metra

Hlasování: pro 9 proti 0 zdržel se 4

dále je nezbytné:

pokračovat v procesu zaměřeném na zabezpečení finančních prostředků z operačního programu Doprava

Hlasování: pro 12 proti 0 zdržel se 1

zajistit zdroje na plné finanční pokrytí realizace výhledových úseků, v případě nutnosti stanovit realizační priority.

Hlasování: pro 13 proti 0 zdržel se 0

K bodu 3: informaci podal gen. ředitel Ing. Jílek

V ÚPn HMP se uvažuje s výstavbou nových tramvajových tratí.

- Radlická – smyčka u ČSOB.

V roce 2008 rekonstrukce stávající tramvajové tratí v ul. Radlické (spolu s rek. vodovodních řadů)

- Počernická – v sídlišti Malešice, ukončení v prostoru stávající smyčky Černokostelecká. Současně je posuzováno i variantní ukončení,

- prodloužení trati Barrandovská do Holyně,

- prodloužení stávající tramv. trati v Modřanech do Nových Dvorů,

- prodloužení tramv. trati z Podbaby na Suchdol,

- městský most Zlíchov – Dvorce,

- v centru města tramvajová trať Václavské náměstí.

V diskusi odpověděl gen. ředitel Ing. Jílek na dotazy členů VD.

Bylo přijato usnesení:

VD ZHMP bere informaci o výstavbě tramvajových tratí na vědomí.

Hlasování: pro 13 proti 0 zdržel se 0

K bodu 4) : informaci podal radní Šteiner

Uvedl, že velká část obnovy vozového parku je součástí rozpočtu na rok 2007.

Metro – letos dojde k dofinancování nákupu posledních šesti vlaků metra pro trasu C metra, dále za

1,1 mld Kč. k modernizaci vlaků metra pro trasu B.

Tramvaje- 820 mil. Kč na nákup tramvají – 15 nových vozidel Škoda 14 T.

Modernizace 50 vozidel typu T 3 z toho 10 vozidel v provedení část. nízkopodlažním. 5 vozidel KT 8 D5 v část. nízkopodlažním provedení.

U autobusů – zatím není rozhodnuto o výši státní podpory. Předpokládá se nákup 30 autobusů a modernizaci též 30 autobusů (kloubové a sólo vozy).

V diskusi:

Mgr. Kolínská – zda se u modernizace autobusů uvažuje s autobusy na alternativní pohony.

Bylo v minulosti řečeno, že standardní autobusy se nenakupují, že jsou nevhodné pro příměstskou dopravu. Apeluje na to, aby se nenakupovaly staré typy autobusů a v provozu byly použity autobusy na alternativní pohon. Do konce roku 2006 měla mít Praha v provozu 12 nových tramvají, má jich pět, v ulicích jezdí jedna. Dotaz, kde jsou.

Radní Šteiner: nízkopodlažní autobusy city bus Renault Agora 312 většinou nejsou vhodné pro většinu příměstských tras. Naopak autobus Karosa devítkové série je vhodnější, přesto Karosa ji nahrazuje od letošního roku polonízkopodlažním autobusem. Nízkopodlažní autobusy umožní zkrácení doby pobytu v zastávce z hlediska nástupu a výstupu cestujících..Tento argument však na příměstských linkách neplatí. Navíc devítkový autobus Karosa stojí polovinu toho co nízkopodlažní. Přesto se v letošním roce uvažuje s nákupem pouze nízkopodlažních autobusů v sólo i kloubovém provedení. U modernizovaných autobusů se jedná též o kloubové i sólo klasické provedení.

U tramvají došlo ke skluzu v dodávkách (je sankcionováno) nových vozů. Tramvají je 8 ks, je to věc drážního úřadu dát k provozu povolení.

Alternativní pohony jsou sledovány DP HMP a.s., cenová náročnost zejména v infrastruktuře je tak náročná, že to zatím neumožňuje jejich zavedení.

VD ZHMP bere informaci o obnově a rekonstrukci vozového parku DP HMP a.s. na vědomí.

Hlasování: pro 13 proti 0 zdržel se 0

K bodu 5) : Informaci podal ředitel TSK HMP Ing. Dostál.

Uvedl, že dne 3.2.2007 byla zahájena rekonstrukce Štefánikova mostu, rozp. náklady – 262 mil. Kč,

Ukončení uzavírky 08/07 + RTT. Konec všech prací 12/07.

Probíhá příprava na rekonstrukci Hlávkova mostu, která se předpokládá v celém rozsahu až k mostovkám. V současné době se řeší koncepce rozsahu opravy a dopravně inženýrských opatření v průběhu opravy. RN: cca 800 mil.Kč, termín realizace: předpoklad 2009 – 2011.

Libeňský most – od křiž. Dělnická – Jankovcova (včetně křižovatky) po křiž. Palmovka (mimo křižovatku). V prosinci 2006 byla podána žádost o stavební povolení a v současné době se řeší složité majetkoprávní vztahy.

RN: 2 200 mil. Kč, termín realizace předpoklad 2008 – 2009.

Diskuse:

RNDr. Habrnál – požaduje písemně materiál (je přílohou tohoto záznamu).

Karlův most – dotaz na rekonstrukci.

Je zpracována projektová dokumentace, která byla předána na OMI MHMP, který připravuje jeho rekonstrukci. Probíhá výběrové řízení na dodavatele opravy Karlova mostu.

Přijato usnesení:

VD ZHMP bere informaci o rekonstrukcích mostů ředitelem TSK HMP na vědomí.

Hlasování: pro 13 proti 0 zdržel se 0

Různé:

RNDr. Witzany: poděkoval za předloženou informaci „Vliv otevření tunelu Mrázovka na dopravu v dotčené oblasti a vývoj v letech 2004 – 2006" řediteli ÚDI HMP.

Ing. Pivec – došlo k výraznému poklesu tam, kde jsme chtěli (Malá Strana – Staré Město). Ve směru východ – západ nelze snížení očekávat.

Ing. Smolík – informoval, že za tři měsíce v Praze bude probíhat v hl.m. Praze světový tunelářský kongres.

Ing. Weinert CSc. – informoval o zprávě v mediích, že MČ Praha 2 chce omezit dopravu přes Nuselský most. Radní Šteiner- návrh

vznikl na tiskové konferenci MČ Prahy 2, zatím po odborné stránce nebylo projednáváno.

RNDr. Habrnál – námět na II.pol. jednání VD ZHMP - jak zamezit odstavování kamionů tranzitní dopravy na komunikacích v Praze v případech kalamitních situací. To by měl výbor na podzim řešit po předložení námětů koordinovaně s bezpečnostním výborem, jehož je místopředsedou.

Radní Šteiner – ve spolupráci s MP, PČR je připraven krizový plán pro řešení kalamitních, nebo krizových situací. snahou je připravit jednotlivé postupy pro všechny složky včele s PČR pro všechny druhy kalamit, ať z důvodu havárie, nebo přírodní kalamity, na tom se pracuje.

Ing. Vodrážka navrhl problematiku tranzitu a odstavování kamionů včetně krizového plánu projednat ve II.pol. r.2007 ve VD ZHMP.

V závěru poděkoval předseda výboru Ing. Vodrážka za účast a ukončil jednání v 16,30 hod.

Program příštího jednání VD ZHMP: 1) Problematika BESIPu, řízení provozu -

telematické systémy, nová SSZ, HDŘÚ.

2) Rozvoj cyklistické dopravy.

Na příští jednání se omlouvají: Ing. Weinert CSc., Mgr. Kolínská, Ing. Šlosar.

Zaznamenal: Heroudek

Příloha: Informace o rekonstrukci mostů.

Podpisy:

Ověřil: RNDr. Habrnál v.r.

Schválil: Ing. Vodrážka v.r.

Štefánikův most

Jedná se tříobloukovou ŽB konstrukci tvořenou ve spodní části plochými oblouky, v horní deskovou mostovkou na svislích rámově vetknutých stěnových pilířích. Obě předmostí tvoří deskotrámové konstrukce. Spodní stavbu tvoří dva ŽB pilíře a opěry. Na mostovce celkové šíře 24,4 m je tramvajové těleso a oboustranná vozovka s chodníkem.

Bude provedeno odstranění příslušenství mostu, vozovkového a izolačního souvrství až na horní povrch nosné konstrukce – mostovky, její sanace a zesílení, vybourání krajních stěnových pilířů a jejich zbudování s lepším konstrukčním uspořádáním, vyřešení detailů zejména kolem mostních závěrů a vstupů do mostu, provedením nové izolace, vozovkového souvrství a tělesa tramvajové trati, výměna svršku mostu včetně přeizolace na obou předmostích – nábřežních podjezdech, oprava navazujících vozovek na předmostích.

Plášť mostu bude sanován a opatřen ochranným nátěrem. Vybourávat a nově budovat se budou pouze stěnové nosníky nad pilíři, křídla pravobřežní opěry a boční schodiště.

Provedeno bude nové odvodnění, kapsy pro stožáry VO, zábradlí.

Stavba zahájila 3. 2. 2007 uzavírkou Štefánikova mostu, objížďky jsou vedeny do centra ulicí Veletržní a Bubenskou, z centra po nábř. Ludvíka Svobody přes Čechův most a nábřežím E. Beneše a to po celou dobu rekonstrukce mostu. Bez tramvajového provozu bude

úsek mezi nám. Republiky a Letenským tunelem a v termínu uzavírky kolejové křižovatky u Letenského tunelu také úsek mezi Čechovým mostem a Strossmayerovým náměstím. Náhradní autobusová doprava není zavedena. Obslužnost MHD dané oblasti bude zajištěna autobusem MHD linka č. 133 ve změněné trase. Zprovoznění mostu i znovuobnovení tramvajového provozu je naplánováno na 22. 8. 2007.

Projektant : SUDOP Praha a.s.

Dodavatel : Sdružení PSVS a.s. a SSŽ a.s.

RN : 262 mil. Kč

Termín realizace : 02/07 – 08/07 vozovky + RTT

09/07 – 12/07 spodek mostu, podjezdy,atd…

Příloha: objízdné trasy

Hlávkův most

Jedná se o soustavu několika zcela rozdílných mostních konstrukcí jak v podélném tak příčném směru. U všech těchto mostů dochází k zatékání do konstrukcí z důvodu nefunkčního systému hydroizolace a tudíž k degradaci jednotlivých částí. Poškození konstrukcí je v různém stádiu a stupni. Nejhorší stav je na prostých betonových obloucích původních mostů z počátku dvacátého století. Na mostovce je tramvajové těleso a oboustranná vozovka s chodníkem.

Oprava se předpokládá v celém rozsahu až k mostovkám, původní obloukové části budou sneseny a nahrazeny replikami. Součástí opravy bude samozřejmě rekonstrukce všech opěr, pilířů, základů i mostních příslušenství.

V současné době se řeší koncepce rozsahu opravy a především koncepce dopravně inženýrských opatření v průběhu opravy. Nelze plně nahradit objízdnými trasami.

Projektant : PUDIS a.s.

RN : cca 800 mil. Kč

Termín realizace : předpoklad 2009 - 2011

Libeňský most

Předmětem díla je rekonstrukce komunikace a přestavba mostních objektů ulice Libeňský most od křižovatky Dělnická – Jankovcova včetně této křižovatky po křižovatku Palmovka (mimo křižovatku) s rozšířením ze stávajících 21 m na 26 m (po sjízdné rampy) a další úprava ulice Libeňský most v oblasti tramvajové zastávky Libeňský most a dále úpravou komunikace s jedním průjezdným a jedním parkovacím pruhem ke křižovatce Palmovka včetně nutných přeložek inženýrských sítí a v koordinaci s tramvajovou tratí se zastávkou Libeňský most.

Součástí této stavby jsou demolice všech mostních objektů, které zahrnují odstranění mostního svršku včetně jeho vybavení, nosné konstrukce, opěr a základových pasů. Výjimkou je most přes Vltavu, jehož demolice bude probíhat pomocí pontonového mostu, kde navíc dojde k rovnoměrnému vytěžení násypu, postupnému odstraní klenby až po úroveň stávajících návodních pilířů. Ty budou v rámci stavby injektovány a kompletně zasanovány.

Při tomto postupu musí být stále umožněna jedna volná plavební dráha.

V souladu s POV před započetím veškerých demoličních prací mostních objektů a po výstavbě provizorního mostu, provede přeložení veškerých inženýrských sítí (slaboproudu, silnoproudu, plynovodu, vodovodu a sítě VO) včetně kabelovodu do provizorní, zčásti do definitivní polohy.

SO 2001 – MOST PŘES VLTAVU

Původní betonové trojkloubové klenby v úseku nad Vltavou včetně poprsních zdí se po vytěžení násypu nad nimi snesou, jejich paty se odbourají tak, že vzhledově cenné horní kamenné partie návodního i povodního zhlaví pilířůoblouků budou zachovány. Oblouky se budou betonovat s využitím prefabrikovaných dílců.montáže a betonáže oblouků. Mostovka se následně vybetonuje na skruži uložené na obloucích osazení mostních závěrů, izolace mostovky a přechodových desek. Další součástí mostního svršku a jeho vybavení – vybetonují se římsy a smontuje zábradlí, provede vozovka s tram. tělesem a celkovým odvodněním mostu.

SO 2002 – INUNDAČNÍ MOST

Pro výstavbu objektu se předpokládá přístup ze staveniště po účelové komunikaci (příp. i v ose Libeňský most). Po demolici a rozebrání zemního tělesa dojde k vyvrtání pilot, následně vybudování základů pilířů a opěr. Nosná konstrukce se zbuduje na pevné skruži. Provede se dobetonování závěrných zídek, betonáž přechodových desek, osazení mostních závěrů, izolace mostovky a přechodových desek. Další součástí mostního svršku a jeho vybavení – vybetonují se římsy a smontuje zábradlí, provede vozovka s tram. tělesem a celkovým odvodněním mostu, vybetonují římsy a smontuje zábradlí, provede vozovka s tram. tělesem a samotným odvodněním mostu. Rovněž se provede převedení kabelů v kabelovém žlabu. Nakonec se provedou úpravy pod mostem a terénní úpravy.

SO 2003 – MOST PŘES KOMUNIKACI NA LIBEŇSKÝ OSTROV

Po úplném zbourání původního mostu a rozebrání zemního tělesa bude provedeno založení nových vrtaných pilot. Zhotoví se spodní nosná stavba bez závěrných zídek z důvodů předpínání nosné konstrukce. Nosná konstrukce se bude betonovat na skruži s dodatečným předepnutím trámů. Po předepnutí všech kabelů se dobetonují závěrné zídky a přechodové desky. Další postup viz. SO 2002 a „Mostní svršek a jeho vybavení".

SO 2002 – MOST PŘES UL. VOCTÁŘOVA

Po zbourání původního mostu a rozebrání zemního tělesa se založí opěra vlevo od ul. Voctářova na původních pilotách. Na opačné straně bude opěra založena na pilotách nových. původní opěra se zároveň ubourá pouze po úroveň vyhovující pro úpravy komunikace ul. Voctářova. Po zhotovení spodní stavby bez závěrných zídek (z důvodů předpínání nosné konstrukce) následuje vybetonování nosné konstrukce na skruži s dodatečným předepnutím trámů. Po předepnutí všech kabelů se dobetonují závěrné zídky a přechodové desky. Další postup viz. SO 2002 a „Mostní svršek a jeho vybavení".

Další nedílnou součástí stavby jsou veškeré demolice schodišť, nájezdových a sjízdných ramp a komunikací včetně křižovatek daných rozsahem stavby. V neposlední řadě i demolice kabelovodu a objektu na pozemku k.č. 3650. Zároveň se stavbou proběhne i demolice tramvajového tělesa, které je součástí jiné, nicméně úzce koordinované stavby RTT Libeňský most.

V 12/06 podána žádost o SP a současně se řeší složité majetkoprávní vztahy.

Dopravní opatření – MHD

Přes Libeňský most je vedena tramvajová doprava zajišťující přímé spojení mezi Holešovicemi a Libní. Toto spojení je realizováno pravidelnými linkami 1, 3, 12, 15, 25 a 54.

Po předchozí konzultaci na předsvodné komisy Dopravního podniku hl.m. Prahy, byli stanoveny

pro uvedené tramvajové linky následující odklony od stávajících tras:

Linka č. 1 : Petřiny - … - Dělnická - Ortenovo náměstí - Nádraží Holešovice - Výstaviště

Linka č. 3 : Lehovec - … - Palmovka - Invalidovna - Florenc - Bílá Labuť - … - Sídliště Modřany/Levského

Linka č. 12 : Sídliště Barrandov - … - Strossmayerovo náměstí - Vltavská - Dělnická - Ortenovo náměstí - Nádraží Holešovice - Výstaviště - Veletržní - Strossmayerovo náměstí - … - Sídliště Barrandov (polookružní linka)

Linka č. 15 : Vypich - … - Dělnická - Vltavská - Těšnov - Florenc - Invalidovna - Palmovka - … - Kobylisy/Březiněveská

Linka č. 25 : Bílá Hora - … - Dělnická - Ortenovo náměstí - Nádraží Holešovice - Trojská - Ke Stírce - Kobylisy - Vozovna Kobylisy

Linka č. 54 : Lehovec - … - Palmovka - Invalidovna - Florenc - Těšnov - Vltavská - Strossmayerovo náměstí - … - Sídliště Barrandov

S náhradní autobusovou dopravou po dobu realizace stavby není uvažováno.

Dopravní opatření – IAD

Individuální automobilová doprava by byla z Holešovic a do Holešovic vedena dle zdroje a cíle dopravy přes most Barikádníků a Hlávkův most v následujících trasách:

1. Směr Holešovice – Prosek (Vysočany, Libeň) ulicemi U Výstaviště – Partyzánská – Vrbenského – Plynární – Argentinská – most Barikádníků – V Holešovičkách (Povltavská)

2. Směr Holešovice – Karlín (Libeň) ulicemi – Bubenská – Hlávkův most – Klimentská – Holbova – Rohanské nábř. - Sokolovská

Projektant : PRAGOPROJEKT a.s.

Inženýrink . IDS a.s.

RN : 2 200 mil. Kč

Termín realizace : předpoklad 2008 - 2009