

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Název problému a jeho charakteristika

Schválení podmínek Smlouvy o spolupráci mezi Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (dále ŘSD) a Městem Plzeň, jejímž cílem je koordinace činností při realizaci společné stavby „I/20 Plzeň, most generála Pattona“, včetně úhrady podílu stavebních nákladů.

2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

ŘSD připravuje rekonstrukci mostu Generála Pattona z důvodu jeho špatného technického stavu. V roce 2008 přijalo ZMP usnesení č. 345/2008 (příl. č. 1), kterým byla schválena varianta rekonstrukce mostu Generála Pattona B1 nebo B2 tak, že bude využita spodní stavba, na kterou bude postavena nová mostní konstrukce sestávající ze 3 samostatných mostů - dvou krajních silničních a středního tramvajového, který bude předán do majetku města Plzně. Tento způsob rekonstrukce byl navržen ŘSD na základě ekonomického vyhodnocení tří základních variant (oprava mostu, nová nosná konstrukce na původní spodní stavbu, nový celý most). Usnesením ZMP č. 131/2010 (příl. č. 2) bylo schváleno uzavření smlouvy o smlouvě budoucí o bezúplatném převedení vlastnického práva na město Plzeň k rekonstruované části mostu generála Pattona v Plzni (samostatný tramvajový most přes řeku Mži), mj. za podmínky, že město se zavazuje k výstavbě lávky přes Tyršovu ulici, která by zajistila převedení chodců po dobu stavby mimo most gen. Pattona.

S ohledem na změnu situace na ŘSD však k podpisu smlouvy nedošlo a naopak byla přehodnocena koncepce opravy mostu. Na základě podrobnější diagnostiky mostu, od níž se nedochovala žádná dokumentace, se ŘSD rozhodlo pro variantu opravy stávající mostní konstrukce. Tato varianta bude mít z hlediska výstavby tu přednost, že nedojde k úplnému vyloučení pěší dopravy a tudíž se město nemusí zavázat k výstavbě lávky přes Tyršovu ulici (příl. č. 3).

Výsledné řešení ukazuje situace stavby (příl. č. 4) Šířka mostu se proti dnešnímu stavu nezmění, dojde však k přerozdělení šířek na mostě. Vozovka na západní straně (směr do centra) bude třípruhová, a to na úkor předimenzovaného chodníku a jízdní pruhy budou užší. Cílem tohoto opatření je odstranit dopravní závalu na připojení rampy z rondelu – tento pruh bude plynule pokračovat až ke křižovatce v sadech Pětaticánků. Východní polovina mostu bude beze změn (dva jízdní pruhy, cyklostezka, chodník).

Stavební práce se budou provádět při zachování silničního, tramvajového i pěšího provozu (východní část mostu), a to ve 3 etapách.

Etapa č. I.:

- dojde k rekonstrukci východní části mostu (zejména: odstranění tramvajového pásu ve směru na Lochotín, kde se zhotoví provizorní vozovka, odstraní se příslušenství mostu a vyrovnávací deska, vybuduje se římsa se zábradlím a spřažená deska, odstraní se konstrukce staré vozovky, následně se položí nové konstrukce tramvajové trati a vrstvy vozovky),
- tramvajová doprava v obou směrech bude vedena jednokolejně v délce cca 400 m a její provoz bude řízen signalizací. Silniční provoz ve směru na Lochotín se omezí na 2 jízdní pruhy o šířce 3,5/2,5 m, které se budou přesouvat (ke středu, pak na vnější část mostu), sjezdy budou průjezdné. Pěší provoz bude ze začátku bez omezení, později bude průchozí pouze chodník na západní straně (směr Bory).

Etapa č. 2 je obdobná předchozí etapě, kdy dojde k rekonstrukci západní části mostu (směr na Bory, resp. Klatovy), tj. obsah stavebních prací a omezení provozu je analogický jako v předchozí etapě.

Etapa č. 3 - v této etapě se provede kompletní sanace všech konstrukcí mostu přístupných zdola, provede se kontrola a sanace vnitřních povrchů. V této etapě dojde k omezení provozu pod mostem (na silnici I/26 Tyršova - směr na Domažlice, MK Lochotínská) dle potřeb probíhajících prací na sanaci.

Předmětem stavby bude nejenom rekonstrukce vlastního mostu, ale i úpravy na předmostích a rekonstrukce některých objektů, které jsou a budou ve vlastnictví města Plzně. Tyto objekty bude hradit město Plzeň.

- úprava chodníků na předmostích,
- veřejné osvětlení na mostě, předmostích a pod mostem,
- definitivní a provizorní tramvajová trať vč. trakčního vedení,
- přeložka trakčních kabelů,

Společně budou financovány objekty:

- rozšíření komunikace na předmostích,
- rekonstrukce mostu,
- dopravně-inženýrská opatření.

Stručný popis společně financovaných objektů – co hradí město:

✓ Rozšíření komunikace na předmostích

Jde o rozšíření pravého jízdního pásu v šířce cca 3m před a za mostem ve směru na Bory – včetně obrub hradí ŘSD, město hradí zejména chodníky a úpravu schodiště na předpolí (podíl města 2,0 ze 4,7 mil. Kč).

✓ Rekonstrukce mostu

Při rekonstrukci mostu se provede kompletní výměna příslušenství mostu (vozovka, kolejový svršek, římsy, mostní závěry, odvodnění, zábradlí, stožáry VO atd.) a vyrovnávací spřažené desky. Město hradí římsu oddělující tramvajový pás a pás pro pohyb vozidel vč. kotvení a ochranné izolace (podíl města 2,4 ze 149,8 mil. Kč).

✓ Dopravně inženýrská opatření (DIO)

DIO řeší převedení dopravy po dobu výstavby přes rekonstruovaný most. Výdaje na dopravně inženýrská opatření po dobu stavby (dopravní značení objížďek, úpravy světelné signalizace, úpravy na objíždných trasách, dodatečné náklady PMDP apod.) se rozdělí mezi ŘSD a město v poměru stavebních výdajů, tedy zhruba poměr 88:12.

NÁKLADY STAVBY

ŘSD bude realizovat z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury stavební objekty stavby v celkovém rozsahu orientačních nákladů stanovených projektantem 209,61 mil. Kč bez DPH.

Město Plzeň bude z vlastního rozpočtu realizovat stavební objekty v celkovém rozsahu orientačních nákladů stanovených projektantem 29,87 mil. Kč bez DPH.

Další výdaje města představuje podíl na pořízení projektové dokumentace pro provedení stavby, autorského dozoru, stavebního dozoru a koordinátora bezpečnosti práce. Velikost podílu města odpovídá poměru stavebních nákladů.

Podrobněji bude problematika nákladů upravena v návrhu Smlouvy o spolupráci (příl. č. 5).

Vícenáklady PMDP, a.s. představují nasazení většího počtu tramvají na linky pro zachování intervalu z toho důvodu, že tramvaje budou vyčkávat před jednokolejným úsekem a prodlouží se obrátová doba souprav. Další náklady představují zejména dispečerské služby. Podle propočtu se bude jednat řádově o 10 mil. Kč za celou dobu stavby a má dojít k rozdělení úhrady mezi oba investory dohodou v souladu s příslušnou legislativou. Princip rozdělení má být takový, že náklady za období, kdy na místě tram. trati leží provizorní vozovky, uhradí ŘSD a za období, kdy se rekonstruuje vlastní trať, uhradí město. V této chvíli se předpokládá rozdělení v poměru 50:50%.

TERMÍN VÝSTAVBY

Představy ŘSD vycházejí z očekávaných možností rozpočtu SFDI. Vhodný termín pro zahájení prací je březen až duben roku 2016, kdy hlavní stavební práce budou probíhat v letech 2016 - 2017 a konec stavby se předpokládá v listopadu roku 2018. Dřívější termín realizace je nevhodný z pohledu Plzně – EHMK 2015.

3. Předpokládaný cílový stav

S ohledem na změnu koncepce rekonstrukce mostu je nutné zrušit část usnesení ZMP č. 345/2008 (neplatná varianta rekonstrukce mostu a není třeba rozhodovat o podobě lávky přes Tyršovu ulici) a celé usnesení ZMP č. 131/2010 (uzavření smlouvy s ŘSD). Naopak je třeba schválit uzavření nové smlouvy s ŘSD o koordinaci činnosti a způsobu zajištění realizace společné stavby „I/20 Plzeň, most generála Pattona“.

Jedná se mimo jiné o závazek na městský rozpočet pro roky 2016 – 2017 ve výši 30 mil. Kč bez DPH (podle posledního stupně projektové dokumentace) + 5 mil. Kč jako vícenáklady PMDP.

ZPŮSOB ZAJIŠTĚNÍ INVESTORSKÉ ČINNOSTI

Obě smluvní strany se zavazují vykonávat společně

- zajištění výběru zhotovitele stavby v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, a podle vnitřních předpisů; do komise pro otevírání obálek a do komise pro hodnocení nabídek bude statutární město Plzeň delegovat po jednom zástupci
- rozhodnutí o výběru vybraného zhotovitele a oznámení tohoto rozhodnutí jak vybranému zhotoviteli, tak ostatním uchazečům
- uzavření smlouvy o dílo s vybraným zhotovitelem, předání staveniště, vyžadování autorského dozoru, kolaudaci stavby nebo jejich samostatně provozovaných částí.

Finanční prostředky, věci či jiné majetkové hodnoty účastníků nebudou sdružovány. Každý účastník smlouvy bude financovat objekty stavby, které převezme do své majetkové správy samostatně, náklady bude uhrazovat na základě samostatných a oddělených faktur vystavovaných zhotovitelem stavby pro každého účastníka zvlášť.

Podrobněji jsou všechny podmínky specifikovány v návrhu smlouvy o spolupráci – příl. č. 5.

Město Plzeň bude při těchto činnostech zastupovat Odbor investic MMP.

4. Navrhované varianty řešení

Variantní řešení nejsou navrhována.

5. Doporučená varianta řešení

viz body II., III. a IV. návrhu usnesení

6. Finanční nároky řešení a možnosti finančního krytí

Navrhovaný závazek představuje výdaj z rozpočtu města v předpokládané výši 30 mil. Kč bez DPH + 5 mil. Kč jako vícenáklady PMDP v letech 2016 – 2018.

7. Návrh termínů realizace a určení odpovědných pracovníků

Viz bod IV. návrhu usnesení.

8. Dříve přijatá usnesení

RMP č. 702 z 5.3.2008 – Priority investic na státní silniční síti

ZMP č. 345 z 26.6.2008 – Priority investic na státní silniční síti

RMP č. 343 z 25.3.2010 – Uzavření smlouvy o převedení vlastnického práva k rekonstruované části mostu gen. Pattona

ZMP č. 131 z 8.4.2010 – Uzavření smlouvy o převedení vlastnického práva k rekonstruované části mostu gen. Pattona

9. Závazky či pohledávky vůči městu Plzni

Ke dni 2.6.2014 je evidována v účetní evidenci města Plzně pohledávka za ŘSD ve výši 1 800,- Kč.

10. Přílohy

1. Usnesení ZMP č. 345/2008
2. Usnesení ZMP č. 131/2010
3. Stanovisko ŘSD ke změně koncepce
4. Situace cílového řešení
5. Návrh smlouvy o spolupráci mezi ŘSD ČR a Městem Plzeň
6. Záznam komise RMP pro dopravu dne 31.3.2014