

Praha zkapacitní Barrandovský most.

Vybírala z několika studií

6.9.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

„Barrandovský most je nejvytíženější most v České republice. Denně ho přejede 144 000 aut. Není ale pouze mostem přes Vltavu. Na obou jeho předpolích na březích Vltavy se nachází také komplikované křižovatky, které jsou rovněž i úzkými hrdly Městského okruhu. Zároveň až dokončíme Radlickou radiálu, se doprava na Barrandovském mostě se zvýší a o to více bude nutné zajistit plynulý průjezd důležitým dopravním uzlem. Díky úpravě vodorovného dopravního značení jednoduchou úpravou po dokončení první etapy rekonstrukce vytvoříme přímý jízdní pruh z tunelů Městského okruhu na Jižní spojku a dál na dálnici D1 bez komplikovaného přejíždění z pruhu do pruhu a auta se vyhnou průpletům,“ říká Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady TSK.

Práce na podrobné studii, které navázaly na prověřující studii „MÚK Barrandovský most – prověření alternativních řešení dopravy“, ukázaly možná řešení. Jejimi stěžejními výsledky bylo stanovení výchozí před-etapy a následné finální stavební varianty změn dopravního řešení, které mají potenciál zlepšit plynulost dopravy v předmětné lokalitě. Výsledky vzešly na základě modelování dopravy v programu VISIM.

Varianta V0 představuje úpravu pomocí vodorovného dopravního značení (VDZ). Vodorovným dopravním značením (nepřerušovaná bílá čára) se oddělí levý jízdní pruh ve směru z centra, který tak bude sloužit pouze pro pohyb na Městském okruhu (MO) ve směru na Jižní spojku, bez možnosti dalšího průpletu. Pro zvýšení atraktivity bude v tomto jízdním pruhu umožněna maximální povolená rychlost 80 km/hod.

Toto řešení přináší v tomto směru měřitelné zvýšení kapacity MÚK Barrandovský most, je však výrazně ovlivněno mírou dodržování dopravních předpisů ze strany projíždějících řidičů.

Předpokládá se nasazení v zimním období 2022/2023 mezi 1. a 2. etapou stavby rekonstrukce Barrandovského mostu.

V navazujícím období bude podrobně vyhodnoceno.

Varianta V6 představuje vytvoření nové komunikace na jižním konci Barrandovského mostu, která se nejprve zprava postupně odklání od stávajících sjízdňích ramp do ulice Modřanská a následně je přes mostní konstrukci překonává, aby se opětovně připojila k MO (Jižní spojku).

V kombinaci s úpravou vodorovného dopravního značení je tak dosaženo situace, že vozidla, která do MÚK přijíždějí z ulic Strakonická a K Barrandovu a pokračují na MO ve směru Jižní spojka, se v MÚK neproplétají, čímž dochází k významnému zvýšení kapacity MÚK. Současně je z MO umožněno odbočení vozidel ve směru na sjízdňé rampy do ulice Modřanská i ze druhého jízdního pruhu zleva.

V předchozí studii navrhované dopravní řešení bylo podrobně prověřeno z pohledu výškového a směrového vedení komunikace a prokázána jeho proveditelnost.

Navrhovaná mostní konstrukce je s ohledem na místní podmínky navržena jako třípólová s nerovnoměrnou délkou jednotlivých polí 16 – 22,5 m. Její celková délka je 54,55 m.

Předpokládané celkové investiční náklady na tuto variantu jsou cca 87 mil. Kč bez DPH.

Další projektová příprava této potenciální nové stavby by měla následovat až na základě podrobného vyhodnocení funkčnosti varianty V0 (v případě, že by se tato varianta ukázala jako funkční, je realizace varianty V6 diskutabilní).

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_zkapacitni_barra_ndovsky_most.html