

V pondělí odstartuje rekonstrukce Barrandovského mostu. Řidiči se již od soboty musí připravit na komplikace

12.5.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

Rekonstrukce je rozdělena do čtyř etap. První se uskuteční letos s dobou dopravního omezení 110 dní a další budou postupně navazovat v příštích letech. V letech 2023 a 2024 se doprava omezí vždy na 92 dní a v roce 2025 už jen na 82 dní. Most nebude nikdy zcela uzavřen, průjezd bude možný ve třech jízdních pruzích, z původních čtyř, v obou směrech po celou dobu stavby. Letos se bude pracovat v pravé polovině jižní části mostu ve směru ze Smíchova na Jižní spojkou a na příjezdové strakonické rampě, která bude zbourána a postavena nová. Dále se bude opravovat spodní část barrandovské rampy a spodní části mostu nad komunikací Strakonická.

„Naši předchůdci neměli na opravu Barrandovského mostu odvalu a most nechali desetiletí chátrat. Ocelová lana, která drží most pohromadě, jsou prorezlá a oprava je už naprosto nezbytná. My Barrandovský most opravíme, protože nechceme, aby most spadl jako v italském Janově nebo když v Praze spadla Trojská lávka. Máme odvalu dělat věci správně. Na opravy už se roky důkladně připravujeme. K plánování oprav jsme poprvé použili počítačové modelování dopravy s cílem maximální průjezdnosti. S dvouměsíčním předstihem jsme také rozšířili Strakonickou o celý jeden pruh, abychom ulevili dopravě v okolí. Samotný most pak zůstane průjezdný ve třech pruzích v každém směru a opravovat se bude vždy jen jeden pruh. Na místě bude přítomná také nonstop odtahová služba. Bez omezení to nepůjde, věřím ale, že Pražané opravený a bezpečný most ocení,“ uvedl Zdeněk Hřib, primátor hlavního města Prahy.

„V loňském roce jsme úspěšně dokončili sanaci pilířů a základů mostu pod hladinou Vltavy. Nyní na to navazujeme rekonstrukcí nosné konstrukce, kterou připravujeme od roku 2019, kdy proběhla diagnostika mostu. K opravě Barrandovského mostu se stavíme čelem, protože chceme předejít neštěstím, jako se staly například v Janově nebo v Praze u Trojské lávky. Oba zřícené mosty spojuje podobná konstrukce jako vidíme u Barrandovského mostu. Uvědomujeme si závažnost rekonstrukce pro pražskou dopravu. Barrandovský most je nenahraditelná dopravní tepna. Proto byla poprvé v historii města veřejná zakázka nastavena tak, že doba rekonstrukce měla stejnou váhu jako cena,“ řekl Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblast dopravy a předseda dozorcí rady TSK. *„Délku prací se nám podařilo stáhnout na tři a půl měsíce z původně projektantem očekávaných devíti. Díky tomu můžeme rekonstrukci směřovat do letních měsíců, kdy je v Praze nejslabší doprava,“* dodal Scheinherr.

Každé mostní dílo musí ve svém životním cyklu projít kompletní rekonstrukcí a výměnou některých svých částí. Tímto procesem ale Barrandovský most nikdy neprošel, a stavba se tudíž potýká s celou řadou viditelných i skrytých závad. *„Z diagnostiky vyplynulo, že nejvážnějším problémem je zatékání do špatně zainjektovaných kabelových kanálků, a tím pak dochází k oslabení předpínací výztuže, kterou musíme během rekonstrukce doplnit o nový systém. Dalším problémem jsou průsaky způsobené již nefunkčním hydroizolačním systémem pod svodidlovými zídками, lokálně poškozené hydroizolace pod vozovkou, trhliny ve stěnách komor a poškozený odvodňovací systém mostu, jež vyvolává degradace betonu a korozi betonářské výztuže. Tato oprava vyžaduje kompletní sejmutí mostovky, betonových svodidel a říms a přeizolaci celého mostu. Chystáme rovněž úpravy osvětlení a přeložky inženýrských sítí,“* vyjmenoval některé naplánované práce Jozef Sincák, generální ředitel

TSK, která rekonstrukci připravila. „Barrandovský most je svojí kapacitou nenahraditelný v komunikační síti nejen hlavního města, ale i Středočeského kraje. Při výběru dodavatelské firmy jsme proto kladli velký důraz na co nejkratší dobu uzavírek a zachování maximální možné průjezdnosti mostu. Nově jsme využili smluvní vzory FIDIC podle ověřeného celosvětového standardu, který obsahuje i nástroje a mechanismy pro efektivní řízení stavby,“ zdůraznil generální ředitel TSK Sinčák.

O samotnou realizaci se pak postará stavební firma PORR. „Hned v pondělí 16. května zahájíme práce na rekonstrukci mostu frézováním povrchu vozovek. Zároveň začneme odstraňovat původní zábradlí a svodidla, následně zbouráme mostní římsy. Tyto části Barrandovského mostu jsou již ve velmi špatném technickém stavu, proto je plánujeme plně nahradit. Souběžně bude probíhat kompletní demolice mostovky Strakonické rampy, kterou také čeká kompletní výměna,“ popsal první fázi prací Martin Ředina, ředitel Oblasti mostních staveb ve společnosti PORR, která bude mít v příštích letech opravu Barrandovského mostu na starosti.

Jak cestovat autem?

Největší omezení přinese kompletní uzavření nájezdu na most od ulice Strakonická, kde se zbourá a postaví zcela nová rampa. Na most se tedy z této strany po dobu 110 dní řidiči nedostanou. Možností, jak se dostat na druhou stranu Vltavy, je hned několik.

Řidičům se doporučuje využít vyznačenou objízdnou trasu po Pražském okruhu ve směru k ulici K Barrandovu nebo v opačném směru přejet řeku po Lahovickém mostě na Pražském okruhu a dále do města zamíříte buď sjezdem v Písnici a ulici Libušská, či sjezdem Vestec, popřípadě až k dálnici D1 a odtud zamířit do centra po ulici 5. května. Další možností je nová vratná rampa, která se dokončuje u Lihovaru. Řidiči jedoucí z Chuchle na Barrandovský most pojedou nejdříve rovně pod Barrandovským mostem ke křižovatce u Lihovaru a těsně před ní se otočí po nové rampě zpět do směru přes Vltavu a na jedenou na Barrandovský most v opačném směru.

Uzavřena bude i polovina jižního mostu směrem na Jižní spojku. Jeden jízdní pruh směrem ze Smíchova na Jižní spojku bude proto převeden do protisměru, aby mohl být zachován provoz na mostě ve třech jízdních pruzích v obou směrech.

Pokud chtějí řidiči vždy hladce projet do práce, rozhodně doporučujeme využít některou z chytrých mobilních aplikací. Ty na základě reálných dat přímo z provozu dokážou najít optimální trasu v každou denní či noční dobu. Nabízí se celá řada variant, asi nejpopulárnější je aplikace Waze, navigace od Googlu nebo oblíbené Mapy.cz.

Po dobu rekonstrukce Barrandovského mostu se také na placené úseky objízdných tras vztahuje výjimka. Řidiči mohou tyto úseky použít bez omezení i bez dálniční známky a nebude jim hrozit pokuta.

Jak cestova MHD?

V souvislosti se stavebními pracemi na Barrandovském mostě hl. m. Praha, Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) a ROPID připravily v součinnosti s TSK opatření a úpravy provozu veřejné dopravy, jejichž cílem je zachování kvalitní nabídky spojů MHD v rekonstrukci dotčených oblastech.

Autobusy

Po celou dobu rekonstrukce budou na Barrandovském mostě trvale v každém směru dostupné 3 jízdní pruhy, proto i autobusové linky, které přes most projíždějí, tj. 118, 170, 190, 196 a 197,

zůstanou v provozu v nezměněné podobě. Pro jejich plynulejší příjezd k Barrandovskému mostu Praha prodloužila, resp. rozšířila vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy v Jeremenkově, Vrbově, Modřanské a v ulici Ke Krči.

Pouze autobusová linka 125 bude o pracovních dnech od cca 6 do 20 hodiny rozdělena na dva samostatné úseky, protože na Jižní spojnici s ohledem na modelová kapacitní prověření nebylo možné vyhrazené pruhy pro autobusy prodloužit. V pracovní dny cca od 6 do 20 hodin budou proto spoje linky 125 jezdit na zkrácené trase Háje – Sídliště Petrovice – Skalka a na úseku Jižní Město – Háje – Smíchovské nádraží DPP zavede náhradní linku X125. Cílem tohoto opatření je v době, kdy lze očekávat problémy kvůli hustotě individuální automobilové dopravy, nepřenášet případná zpoždění z okolí Barrandovského mostu do úseku mezi Háji, Petrovicemi a Skalkou. O víkendech, státních svátcích, v pracovních dnech v brzy ráno a po 20. hodině bude linka 125 v provozu v dosavadní podobě.

Tramvaje

V případě výraznějších komplikací při průjezdu autobusových linek přes Barrandovský most doporučujeme cestujícím využít tramvajové spojení z oblasti Modřan a Braníka ve směru do centra města linkami 2, 3, 17 a 21, které DPP v pracovní dny od 6 do 19 hodin posílí zvýšením kapacity (nasazením souprav) a rozšířením rozsahu provozu tramvajové linky 21. Tato linka bude navíc zajišťovat přímé spojení až ke Smíchovskému nádraží, čímž nabídne i přestupní vazbu k regionálním železničním a autobusovým spojmům v tomto terminálu. Toto opatření Praha zrealizovala v souladu se žádostí Středočeského kraje.

Pro cestující z oblasti Novodvorské, Lhotky a Kamýku, kteří doposud využívali autobusové spoje a stanici Smíchovské nádraží pro přestup na metro, doporučujeme v případě mimořádných událostí na Barrandovském mostě přestoupit na tramvajové linky 2, 3, 17 nebo 21 v Braníku v zastávce Přístaviště a dále do centra pokračovat tramvají a na metro přestoupit na Palackého náměstí ve stanici Karlovo náměstí.

Přestože severní oblast města je od Barrandovského mostu již poměrně vzdálena, pro usnadnění cest do jeho okolí a zlepšení pravidelnosti provozu tramvajové linky 17 je v pracovní dny připraveno prodloužení všech spojů této linky ze zastávky Výstaviště do zastávky Vozovna Kobylisy.

Přivozy

K lepšímu cestování mezi oběma břehy řeky Vltavy může mezi Dvorcí a Lihovarem přispět také přívoz P3, který bude v ranní špičce v provozu v 10minutových intervalech, zbytek dne pak po 15 minutách. U tohoto přívozu došlo na jaře 2022 k přesunutí nástupního mola na pravém břehu Vltavy do bezprostředního sousedství areálu Žlutých lázní a do kontaktu s tramvajovými zastávkami Dvorce, což atraktivitu využití tohoto druhu hromadné dopravy výrazně zvýšilo.

Vlaky

S cílem zvýšit kapacitu a intervalovou nabídku vlaků v oblasti Zbraslavi bude od 16. května v pracovní dny posílen provoz v úseku Praha – Zbraslav – Praha-Braník a zkráceny intervaly ráno a odpoledne z 30 na 15 minut, kolem poledne ze 60 na 30 minut. Dostupnost posílených železničních spojů na Nádraží Zbraslav ze Zbraslavi zajistí ráno i odpoledne v intervalu 10 minut autobusová linka 165.

Novinkou je provoz sdílených kol Nextbike a Rekola, který bude nově rozšířen i na oblasti Komořany, Zbraslav, Velká Chuchle a Radotín.

Provoz veřejné dopravy bude Praha podrobně sledovat a vyhodnocovat, na základě získaných informací a zkušeností případně i upravovat.

Všem cestujícím doporučujeme sledovat aktuální situaci v pražské MHD na webech DPP a PID na www.dpp.cz nebo www.pid.cz, kde najdou podrobné informace o jízdních řádech nebo vyhledání spojení včetně aktuálního zpoždění.

Zajímavosti z historie i současnosti mostu:

Barrandovský most se řadí mezi nejrozsáhlejší mostní díla v Praze a okolí, budoval se deset let a kompletně byl otevřen v roce 1988 (jižní polovina již v září 1983). Významná dopravní tepna jižní části hlavního města spojuje Braník na pravém břehu a Hlubočepy na levém. Most je pojmenován podle čtvrti Barrandov, kam také vede. Mezi lety 1981 a 1990 nesl jméno Antonína Zápotockého.

Architektura mostu je ve stylu brutalismu, jehož název je odvozen od francouzského „(béton) brut“ = drsný beton. Na předmostích stojí dvě velké betonové plastiky od Josefa Klimeše. Na pravém břehu je umístěna Rovnováha, přezdívaná Červ dobyvatel, na levém je betonová mísa, pro kterou se uchýtil lidový název Vana pro hrochy či Krmítko pro slony.

Nejvytíženější komunikace v Česku, kudy denně projede až 144 tisíc vozidel, má čtyři pruhy v každém směru, přístupná je chodcům i cyklistům. Je klíčovou součástí Městského okruhu, objíždějícího užší centrum Prahy. Spolu s železničním mostem v Holešovicích se jedná o jediné dva pražské mosty, které vedou přes Vltavu šikmo, most svírá s korytem Vltavy ostrý úhel 53°. Mostovka se nachází 15 metrů nad hladinou. Pro každý jízdní směr byla provedena samostatná nosná konstrukce se společnou spodní stavbou, ta již sanací prošla (od září 2020 do listopadu 2021). Na most na obou březích navazují rampy s interním označením V 035 a X 038, které jsou samostatnými mostními objekty. Rampy jsou s Barrandovským mostem propojené mostními závěry.

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