

Dvorecký most má založené opěry a pilíře

16.8.2023 - Vít Hofman | Metrostav

V současné době jsou na obou březích založeny hlubinné piloty a základy na všech osách, ze spodní části stavby jsou hotové pilíře s označením P2, P6 a opěra OP1.

Těsně před betonáží je připravena opěra OP7 a pilíř P3. Ve vodě jsou pak založeny hlubinné piloty na obou osách označených P4 a P5 a v přípravě je jímka na ose P4. Stavba mostu si vyžádala také nový vjezd do Žlutých lázní a kolejovou odbočku tramvajové tratě a částí inženýrských sítí na Podolském nábřeží, které jsou již hotové.

„Elegantní mostní konstrukce, která kombinuje prvky brutalismu a kubismu, začíná viditelně vyrůstat z řeky vzhůru do své finální podoby. Jako nová součást tramvajového okruhu propojí existující tramvajové trati mezi Smíchovskou a Podolskou stranou řeky. Ušetří také vzácný čas autobusům MHD i pražské záchranné službě. A v neposlední řadě se stane také novým propojením pro pěší a cyklisty. Most bude zapuštěný do místního reliéfu krajiny s výjimečnými geologickými podmínkami. Za obrovské nasazení všech zúčastněných na stavbě a za pečlivou koordinaci výstavby s rekonstrukcí nedalekého Barrandovského mostu, je na místě všem poděkovat,” říká 1. náměstek primátora pro oblast dopravy Zdeněk Hřib. A dodává: „V příštím roce bych rád vyhlásil hlasování o budoucím pojmenování mostu na Portálu Pražana. Most by si zasloužil pojmenovat po některé z významných ženských osobností, které předvybere pražská místopisná komise.“

Nutno dodat, že stavba se potýká s velkými výzvami, zejména kvůli neočekávaným geologickým podmínkám, a to v korytě Vltavy i na souši. Řešení složité geologie vyžaduje čas potřebný na doplňkový geologický průzkum, projekční práce i samotnou realizaci změn oproti zadání stavby. Ve spojení s dalšími nálezy na stavbě jsou práce bohužel v časovém posunu, v tuto se předpokládá dokončení mostu v listopadu 2025.

Založení mostu téměř v každé ose narazilo na geologické nebo jiné anomálie, což si vyžádalo další inženýrskogeologická měření pro upřesnění technických parametrů podloží a následně změny založení, a to především v korytě Vltavy. Pod ulicí Strakonická byl nalezen neznámý mostní objekt, který kdysi zřejmě sloužil jako výtah pro plavené dřevo po Vltavě do pily Löwi a Winterberg, která pravděpodobně sousedila se sklárnou. Současně byly v místě pilíře P2 a opěry O1 v podloží identifikovány kaverny, zřejmě pozůstatky důlní činnosti nebo starých budov pily.

Stavbu má na starosti sdružení Metrostav TBR Firesta STRABAG - Dvorecký most. *„Potvrdily se naše předpoklady, že stavba Dvoreckého mostu bude velmi náročná na logistiku, ale také si vyžádá složité a časově náročné technologické postupy. Do zahájení hlubinného založení mostu jsme netušili, že geologické podmínky v korytě řeky budou tak extrémně složité, a to je také hlavním důvodem avizovaného zpoždění stavby,”* říká vedoucí stavebního projektu Metrostav TBR Petr Koukolík. *„Nepředvídatelné geologické podmínky navzdory předchozím geologickým průzkumům znamenají něco, s čím se zkrátka musíme poprat. Platí to také o náročném architektonickém zadání a unikátním designu mostu, které jsou pro nás obrovskou výzvou,”* dodává Petr Koukolík.

Předběžná cena stavby byla stanovena na 1 075 000 000 korun bez DPH. Zhotovitel si staveniště převzal 13. září 2022. Stavba je koordinována s rekonstrukcí Barrandovského mostu, která je rozložena do etap, aby mohly být na nově vzniklý most plynule převedeny plánované autobusové linky. Most pro MHD, cyklisty a chodce propojí významné tramvajové trati v jižní části města vedoucí od Barrandova a Modřan, a zlepší se tak i přestupní vazby mezi dopravními uzly Lihovar a Dvorce.

Přes Dvorecký most by výhledově měly jezdit autobusové linky 118, 196 a 197. Linky 125 a 170 by měly i nadále jezdit přes Barrandovský most. Ty společně s dvěma tramvajovými linkami denně přepraví odhadem 50 tisíc lidí a výrazně zjednoduší cestování mezi oběma břehy řeky. Například autobusová linka 118 díky odklonění z Barrandovského mostu ušetří Pražanům pět minut cesty v každém směru jízdy. Velkým přínosem bude navíc možnost operativních změn umožňujících zachovat provoz v koncových úsecích kolejové sítě. I v případě autobusů bude výhodou provoz nezávislý na individuální automobilové dopravě.

O tom, že most nebude určen automobilové dopravě, bylo rozhodnuto již v roce 2009. Projekt výstavby Dvoreckého mostu je mimo jiné zařazen mezi nejvyšší priority hlavního města jak v Plánu udržitelné mobility, tak ve Strategii rozvoje tramvajových tratí.

Návrh mostu z bílého betonu odkazuje ke kubismu a brutalismu. Autoři z Atelieru 6 a Tubes se inspirovali Františkem Menclem, mimo jiné autorem Libeňského mostu, který si uvědomoval, jak je důležité, aby most dobře zapadl do okolní historické zástavby. Vedle toho autoři pojali most jako sochu – bílou bránu do města, která bude nad Vltavou díky osvětlení integrovanému do zábradlí z umělého kamene zářit.

Aktuální fotografie a vizualizace jsou k dispozici zde. (Autor fotografií: Archiv stavby Dvorského mostu, vizualizace MHMP)

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/3840-dvorecky-most-ma-zalozene-opery-a-pilire>