

Praha zahájila stavbu Dvoreckého mostu

13.9.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

Praha bude mít v pořadí již devatenáctý most přes Vltavu. Staveniště Dvoreckého mostu si v úterý 13. září 2022 převzal zhotovitel stavby.

„Dvorecký most konečně propojí opačné břehy Vltavy mezi Podolím a Zlíchovem. Pro pražskou MHD je most jednou z nejzásadnějších staveb. V jižní části města se spojí významné tramvajové trati vedoucí od Barrandova a Modřan, a zlepší se tak i přestupní vazby mezi dopravními uzly Lihovar a Dvorce. Most, který je určen pro MHD, cyklisty a chodce, bude moci v případě nutnosti využívat i například záchranná služba. Je dobrou zprávou, že na výstavbu mostu by mohla přispět i Evropská unie, a to až 500 milionů korun,“ říká Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy.

Projekt počítá s tím, že východní vyústění mostu bude u Žlutých lázní severně od Jeremenkovy ulice, západní pak poblíž tramvajové zastávky Lihovar. Součástí jsou nové tramvajové a autobusové zastávky Dvorecký most.

„Poslední most přes Vltavu byl otevřen v roce 2014. Po osmi letech jsme odstartovali další spojnici přes řeku mezi Prahou 4 a 5 a plníme tak historický dluh. Věřím, že v příštím volebním období se podaří opravit Libeňský most a zahájit alespoň jeden další na severu Prahy. V tuto chvíli se také rodí ve spolupráci s Prahou finální řešení budoucnosti železničního mostu, který už dlouho dosluhuje,“ uvádí první náměstek primátora Petr Hlaváček.

Stavba je koordinována s rekonstrukcí Barrandovského mostu, která je rozložena do etap, aby mohly být na nově vzniklý most plynule převedeny plánované autobusové linky.

„Dnes jsme začali v Praze stavět Dvorecký most, který je devatenáctým propojením břehů Vltavy. Dvorecký most si připisuje také čtvrté stavební povolení na mosty přes Vltavu, které jsme s Prahou Sobě získali během jednoho volebního období. Praha naposledy otevřela Trojský most v roce 2014. Byl to poslední velký most přes Vltavu, který v roce 2006 získal stavební povolení a začal se stavět až o čtyři roky později. My jsme u Dvoreckého mostu získali stavební povolení v roce 2022 a ten samý rok začínáme stavět. Praha se konečně začala rozvíjet – svědčí o tom postavená Trojská lávka, rozestavěná Štvanická lávka a probíhající rekonstrukce Barrandovského mostu,“ říká náměstek primátora pro dopravu Adam Scheinherr.

„Most mezi Prahou 4 a 5 je jedna z nejdůležitějších investic pro pražskou MHD v následujících letech. Je základním kamenem takzvané jižní tramvajové tangenty, která propojí tramvajové tratě vedoucí od Barrandova a Modřan. Zlepší se přestupní vazby mezi dopravními uzly Lihovar a Dvorce. Po mostě budou jezdit dvě tramvajové linky a čtyři autobusové. Odhadujeme, že Dvorecký most v budoucnu denně poslouží 50 tisícům uživatelů napříč druhy dopravy a výrazně se zjednoduší cestování mezi oběma břehy řeky. Například autobusová linka 118 díky odklonění z Barrandovského mostu ušetří Pražanům pět minut cesty,“ popisuje náměstek Adam Scheinherr.

O tom, že přes most nebudou jezdit auta, 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.

„Když jsme před čtyřmi roky nastoupili na magistrát, nebyla rozjetá jediná miliardová investice do rozvoje Prahy. Nyní máme rozjeté stavby za 20 miliard a připravené za dalších 30 miliard korun. Jednou z nich je právě zahájený Dvorecký most a já jsem rád, že pražské finance jsou v tak dobré

kondici, že můžeme jeho stavbu navzdory složité době bez obav započít,” komentuje Pavel Vyhnánek, náměstek primátora pro oblast financí a rozpočtu.

Na obou březích Vltavy vznikne řada doplňujících objektů. Na Zlíchovské straně to bude velká nájezdová ocelová rampa pro cyklisty, krásná schodiště včleněná do terénu a v opěře mostu bude objekt informačního centra PID s kavárnou pro návštěvníky. Na straně Podolí u Žlutých lázní se počítá s velkou sportovní arénou a zázemím pro údržbu mostu a okolí. *„Z prostorů pod mosty se v minulosti dřív nebo později stávala nevábná zákoutí. To nyní v Praze postupně měníme a v případě Dvoreckého mostu tu ve spolupráci s Kryštofem Kinterou rovnou vybudujeme příjemné místo s říční atmosférou pro setkávání, sport i kulturu,”* uvádí radní hl. m. Prahy Hana Třeštíková.

Trámový sdružený most komorového průřezu z předpjatého betonu s horní mostovkou bude široký 16 metrů, přičemž sedm metrů zabere tramvajová trať, která bude uzpůsobena i pro provoz autobusů. Po obou stranách povedou chodníky a cyklostezka. Stavba si vyžádá náročné technologické postupy. *„Už samotné založení mostu v obrovských jámkách ve Vltavě bude náročné, protože budeme pracovat v podmínkách složité geologie. Vltavou v těchto místech prochází řada tektonických poruch, které velice ztíží hlubinné založení na pilotách,”* upozorňuje vedoucí stavebního projektu Petr Koukolík. Kromě toho musí stavbaři dodržovat náročné architektonické zadání.

Délka mostu bude dosahovat 361 metrů a rozpětí polí se bude pohybovat od 30 do 87 metrů. Stav mostu budou zabezpečovat moderní technologie. *„Uvnitř mostu jsou navrženy tři komory, ve kterých bude na ocelové dráze pod stropem jezdit kamerový vozík s vysokou rozlišovací schopností. Ten bude veškerá data stavu mostu posílat do počítače v centru údržby v opěře,”* přibližuje Petr Koukolík.

Stavební práce jsou rozděleny do několika etap. První etapa zahrnuje především přeložky inženýrských sítí, zřízení přístupů na stavbu a ploch pro zařízení staveniště, demolici pozemních objektů a další terénní úpravy. Ve druhé etapě budou založeny pilíře, opěry a cyklolávka. Ve třetí a čtvrté etapě se budou betonovat jednotlivá pole mostu. V páté etapě se pak dokončí betonáž nosné konstrukce, v předstihu budou demontovány provizorní mosty, odtěženy provizorní přísypy a odstraněny záporny. Ve finálních dvou etapách je pak plánována výstavba mostního svršku, vozovek a tramvajového tělesa na mostě.

„Jsme rádi, že můžeme být u tohoto významného pražského dopravního projektu. Jako většina staveb na frekventovaných místech metropole, bude i tato extrémně náročná na logistiku. Výzvu představuje i unikátní design mostu, který prověří naše technologické schopnosti,” uvádí Aleš Gothard, předseda představenstva společnosti TBR Metrostav a.s.

„Realizace této mostní stavby bude ze stavebně-technologického hlediska pro realizační tým našeho sdružení velkou výzvou, neboť bude třeba naplnit odvážnou vizi architektů. Konkrétně to znamená provést betonáže z bílého betonu a zhmotnit kubistickou geometrii nosné konstrukce,” popisuje Ondřej Novák, předseda představenstva STRABAG a.s.

„Pro nás je tato zakázka první velkou příležitostí takového rozsahu prováděnou pro hlavní město Prahu, a to i přesto, že máme za sebou již podobně rozsáhlé stavby pro jiné investory. Pevně věříme, že budeme opravdu důstojnými partnery našim kolegům ve sdružení a že zúročíme naše dlouholeté zkušenosti s technicky náročnými stavbami,” dodává Pavel Borek, člen představenstva FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.

Zářící bílá brána do města

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.

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