

Dopravní vynález od KDU-ČSL pomůže púlce Prahy

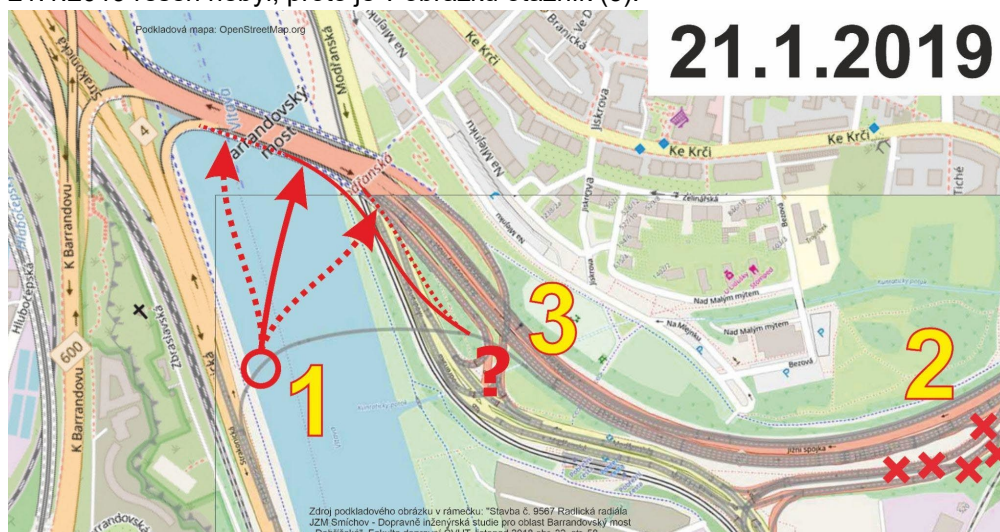
3. dubna 2024, návrh postu na fb a web

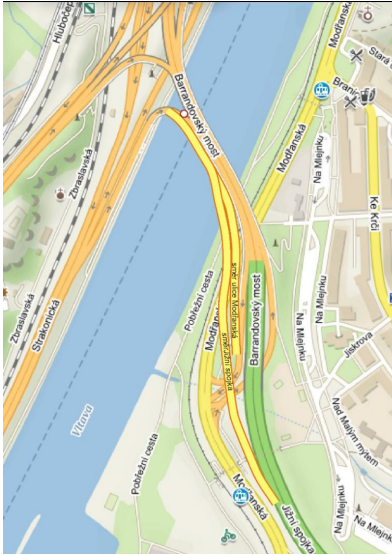
Víte jaká je nejvytíženější česká silnice? Že by dálnice D1? Kdepak, skoro o polovinu víc aut než nejvytíženějším úsekem D1 projede přes Barrandovský most, kde v pracovní dny projíždí na **144 tisíc vozů**. Nehody tu byly na denním pořádku i před opravou mostu a zácpy zasahují bez nadsázky přes púlku Prahy, přelévají se až do vzdálené Libně nebo Hostivaře. S jednoduchou vychytávkou jak “odšpuntovat” Barrandák přišli pražští lidovci. Jedná se o bypass sjezdu z mostu na Modřanskou ulici. Jak uvidíte z obrázků, cesta k návrhu nebyla jednoduchá a přímočará. Bypass v současné době zpracovává Technická správa komunikací hlavního města Prahy.

Na začátku byl návrh nového mostního spojení se složitou mimoúrovňovou křižovatkou v Braníku. Obrázek najdete na str. 58 v dokumentu "Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM Smíchov - Dopravně inženýrská studie pro oblast Barrandovský most - Dobříšská", Fakulta dopravní ČVUT, 11/2018, obr. 32, str. 58.



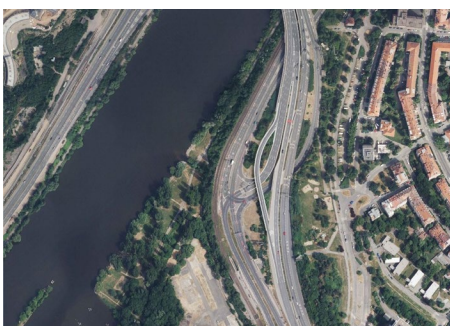
Na setkání se zpracovatelem studie na FD ČVUT na Albertově dne 21.1.2019 byl vysloven podnět na významné zjednodušení. Návrh Pavla Peterky spočíval ve faktu, že nové mostní spojení by bylo drahé a obtížně realizovatelné opatření, přitom je možné dobře využít stávající nájezd ze Strakonické. Na obrázku si to představte jednoduše tak, že “provázek” nového mostu-rampy (1) přimknete někam k stávajícímu mostu jako novou rampu. Nebude to nový most! Čím blíže ke Strakonické, tím lépe, ale není to podmínkou. Automatickou výhodou podnětu bylo, že odpadá nutnost nové mimoúrovňové křižovatky v Braníku (2). Podnět předpokládal úpravu tehdy ještě dvouproudeho sjezdu na Modřanskou (3), ten však na setkání 21.1.2019 řešen nebyl, proto je v obrázku otazník (3).





Paralelně s pracemi FD ČVUT rozpracovala podnět z 21.1.2019 také Komise dopravní při Pražském městském výboru KDU-ČSL na svém jednání dne 25.2.2020. S ohledem na požadavek Dr. Kumpošta z FD ČVUT na 3 pruhy z tunelu Radiály a Dobříšské zvolila komise přimknutí nové rampy (bypassu) přímo k rampě ze Strakonické. Na Modřanskou by pak vedly rovněž tři pruhy místo dosavadních dvou. Návrh byl vzápětí diskutován s projektanty opravy Barrandovského mostu, opravy však již byly v příliš pokročilém stadiu, nebylo možné do plánu oprav zařadit ani stavební přípravu nové rampy. Projektanti navíc o chystané rampě vesměs ani nevěděli a neměli ji v zadání prací. Stále byl návrh nové rampy pojmán jako podnět pro zpracovatele, ten ať zvolí finální řešení. Konkrétně tento obrázek byl veřejně šířen od 29.9.2020. Jedná se také o úplně první návrh bypassu zmíněný ve velkých denících. [Petr Holub ve svém článku ze 30.3.2022 na SeznamZpravy.cz o něm píše](#): „... Nejschůdnější je vybudování

nové rampy na jižní straně mostu. Vznikly by jeden až dva pruhy, které by z mostu odbočily za řekou na pravém břehu, překřížily Modřanskou ulici a pak se připojily k Jižní spojce. Tím by se most nejen rozšířil, ale zároveň by se uvolnila cesta přes most pro vozy přijíždějící od Smíchova a Barrandova, jejichž trasu dosud křížily automobily ze Strakonické. S plánem přišel místopředseda dopravní komise pražských lidovců Pavel Peterka. „Ideový návrh pochází od Dopravní fakulty ČVUT, náš návrh nové rampy na jižní straně mostu to jenom zjednodušil,“ vysvětluje, že se opírá o studii Petra Kumpošta z roku 2018. ... zmíněná Kumpoštova studie totiž ukazuje, že po dokončení radiály se provoz na Strakonické silnici u severního výjezdu z Barrandovského mostu zvýší ze současných 130 tisíc na 184 tisíc aut denně. Na mostě by mohl provoz dosáhnout dvou set tisíc vozů za den, tedy nejvyšší intenzity ze všech středoevropských dálnic.” To zní hrůzostrašně, ale jednak bez tohoto opatření nemůže vůbec vzniknout tunel Radlické radiály, jednak **i jednodušší rampa sama o sobě, bez tunelu pod Radlicemi, zajistí plynulé spojení Pražského a Městského okruhu a především klidnější a bezpečnější ulice Prahy 5 a 13.**



V dalším kole dotazů projektantům a na odbor investic MHMP na jaře 2021 jsme bohužel finální návrh zpracovatele nedostali, jen jsme získali informaci, že námi prosazovaný návrh zvolen nebyl a v návrhu zůstala nová MÚK v Braníku. O to víc nás posléze překvapilo, že po delším váhání nakonec Magistrát návrh bypassu přijal jako slibný, viz obrázek jednoho z pozdějších návrhů bypassu prezentovaný 6. září 2022 (zdroj obrázku Praha.eu, zpracovatel SATRA, spol. s r.o).

Porovnáním s podnětem z 21.1.2019 vyplývá, že projektanti SATRA nakreslili tu nejkratší variantu rampy, která začíná až na pravém břehu Vltavy. Tato varianta bypassu sice nevyřeší čtyřproudou variantu tunelu Radlické radiály, ale na druhou stranu je nejlevnější, nevyklučuje prodloužení rampy k nájezdu ze Strakonické a co je hlavní: „odšpuntuje” Barrandák hned, ještě před stavbou tunelu.

Další obrázky k výše uvedeným opatřením najdete v prezentaci [“SPOLU pro fungující a kvalitní dopravu v Praze a okolí”](#) (Barrandovský most v čase 22:00-28:58, Městský okruh v čase 29:15-32:50 a tramvajový okruh v čase 3:00-6:50). Jedná se o záznam jedné z besed k představení dopravního programu na Komisi dopravní při PMV KDU-ČSL, tento záznam je z 6.9.2022.