

Stavíme Prahu

Barrandovský most, který dostal za 5, chce zase jedničku

Poměrně nenápadně začala v těchto dnech jedna z největších rekonstrukcí, jakou Praha v posledních letech zažila. Oprava Barrandovského mostu. Stát bude celkem přes 600 milionů korun a trvat až do roku 2025.

Text: Jana Blažková

Foto: Profimedia



Mega stavba Hlavní oprava Barrandovského mostu potrvá čtyři roky, proběhne v letech 2022 až 2025.

Bez pořádné opravy slouží Barrandovský most už od osmdesátých let. Denně ho přitom „přefrčí“ 143 tisíc aut, pokud nezůstanou trčet v kolonách.

A na ty se v dalších pěti letech pražští automobilisté budou muset připravit. Při poslední důkladné prohlídce totiž stavbaři jedné z nejdůležitějších pražských tepen vedoucích přes Vltavu vystavili známku pět. Je to stejné jako ve škole. Jednička je bezvadný stav, pětka špatný. Kdyby došlo na známku šest či sedm, musel by být most jako havarijně uzavřen.

„Ta známka vzniká na základě vizuálních prohlídek, kdy se most detailně prohlíží zvenku i zevnitř. Kontroluje se stav betonu, to, zda není odkrytá výztuž, jestli nekorodují ocelové části, zda do pohledu mostu nezatéká a podobně. Když je jeho stav hodně špatný, tak se objedná diagnostický průzkum,“ vysvětluje statik a projektant mostů Milan Šístek z firmy Valbek, která se na opravě podílí.

Diagnostika jako u doktora

Při diagnostickém průzkumu se odborná firma do kontroly mostu ještě víc ponoří, začnou se odebrat vzorky materiálu, které se pak v laboratoři zkoušejí. „Je to, jako když jdete k odbornému lékaři, který vám na základě vyšetření stanoví diagnózu. U Barrandovského mostu diagnostická firma stanovala, co je třeba udělat, a dala signál, že je třeba se urychleně pustit do opravy,“ přibližuje Milan Šístek. Barrandovský most je pro něj srdeční záležitostí. Byl u projektování jeho stavby, dnes je i u jeho opravy.

Co nás tedy v jejím rámci čeká? Začí-

ná se s podpěrnými pilíři, což dopravu v Praze vážněji neohroží. To hlavní přijde při samotné rekonstrukci obou mostů, z nichž se Barrandovský skládá. „Každý směr bude mít tři pruhy, dva průběžné a jeden odbočovací,“ uvedla Barbora Lišková, mluvčí Technické správy komunikací. Právě tato městská firma si opravu za Prahu objedná. Nově vyznačené pruhy budou navíc o poznání užší, než jsou dnes, protože povedou prakticky jen po jedné straně mostu, podle toho, která jeho část se bude zrovna opravovat.

„V praxi to znamená, že když se zavře půlka jednoho mostu, využijeme i ten druhý most. Proto musíme pruhy zúžit, před a za mostem se udělají přejezdy přes střední pás, aby doprava pořád fungovala. Naštěstí je tranzitní doprava odkloněna na Pražský okruh, těžká nákladní auta mají na Barrandovský most zakázaný vjezd. Největší vozidlo, které tam jezdí, je linkový autobus z Krče na Smíchov a pak z Modřan a Novodvorské. Tyto spoje musíme zachovat,“ popisuje inženýr Šístek.

Vždycky, když se uzavře jedna polovina mostu, stavbaři postupně všechno vymění: vozovky, izolace, římsy, zábradlí, svodidla a odvodnění. „Po chodnících mostu nyní vedou cyklistic-



Projektant mostů Milan Šístek

ké stezky, kvůli tomu musíme také zvýšit zábradlí na 130 centimetrů. Pro chodce stačilo stávajících 110 centimetrů, cyklisté jsou ale vyšší,“ podotýká projektant.

Pražané budou muset mít trpělivost

Na obnovený most se lidé dost načekají. „Máme opravit čtyři poloviny dvou mostů a každá polovina zabere jednu stavební sezonu. Takže celá oprava samotného mostu se bude dělat čtyři roky v letech 2022 až 2025. Vždy se začne na jaře a práce budou pokračovat do podzimu. Na zimu se doprava vrátí do původního stavu a na jaře dalšího roku se zase bude pokračovat,“ říká.

Do vnitřního prostoru mostu zatéká

a v některých místech se objevilo i narušení přepínacích kabelů. Konstrukce mostu je z předpjatého betonu, a proto bude třeba předpínací výztuž částečně doplnit.

„Počítáme s tím, že most budeme zesilovat tak, že do něj zavedeme ještě přídatné kabely. To znamená, že přes celou délku mostu se protáhnou kolem stěn uvnitř komor volné kabely, které budou zakotveny v koncových příčnicích. Proto musíme všechny železobetonové příčníky, které jsou nad všemi podporami, provrtat, vzniklými otvory se protáhnou nové kabely a z konců mostu, kde budou zakotveny, se budou také napínat,“ podotýká inženýr Šístek.

Byť to bude hodně komplikované, na práci se už těší. „Barrandovský most dobře znám a celý projekt, na kterém jsem před lety pracoval, mám v kanceláři. Díky patří Technické správě komunikací, že se jim ho podařilo zachránit v archivu při povodni v roce 2002. Celý most se nám povedlo z původních vytyčovací výkresů zdigitalizovat a máme jeho přesný tvar uložen v počítačích. Bez těchto podkladů by byly práce na projektu opravy velmi ztíženy. Věřím, že se nám to celé úspěšně podaří, a jsem moc rád, že k tomu mohu svým dílem přispět,“ dodává.