

HISTORIE: Jak se v Praze jezdilo, když žádný Barrandovský most neexistoval? Někdy dost ztuhla

- CZ24 News | 18. května 2022

ČESKO: Částečná uzavírka nejvytíženější dopravní tepny v republice dává vzpomenout na doby, kdy žádný silniční most pod Barrandovskou skálou nestál. Hustota provozu sice bývala výrazně nižší a dopravní koncepce města diametrálně odlišná, zatížení městských komunikací ale bylo přinejmenším rovnocenné.

Když zapátráte na dně rodinné krabice s různými automapami, možná v ní najdete i plán hlavního města Prahy z doby, kdy neexistovaly žádné velkokapacitní silniční okruhy a drtivá většina automobilové dopravy včetně té nákladní byla hnána centrem města. Odmyslete si Jižní spojkou a vůbec celý Městský okruh, Rozvadovskou a Barrandovskou spojkou a samozřejmě celý tunelový komplex Blanka a návazný tunel Mrázovka. Pokud si jako já otevřete mapu z roku 1980, identifikujete v ní tak maximálně čerstvě dostavěnou dálnici D1 napojenou na ulici 5. května, která veškerou tranzitní dopravu přivádí do samého centra města a na jeho severní okraj.



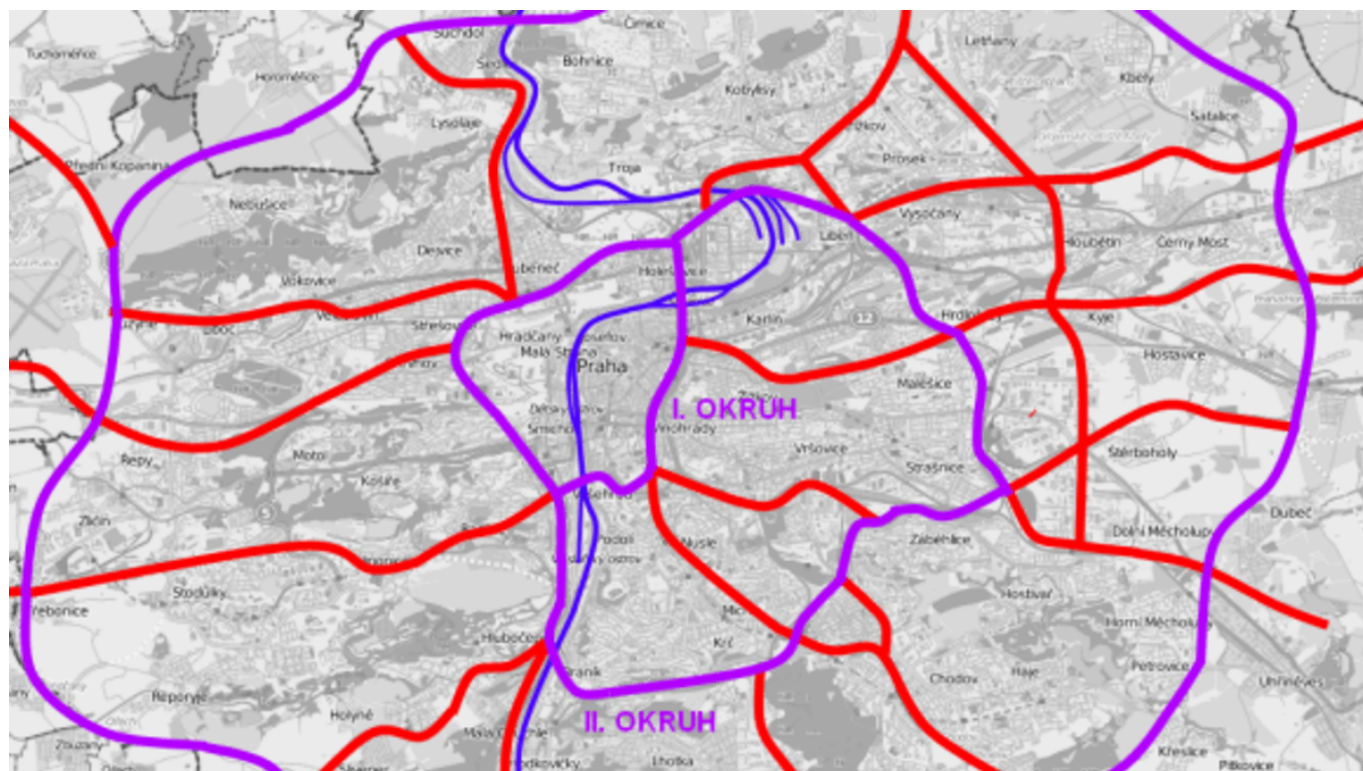
Na snímku z roku 1978 pořízeném z Branické skály chybí jak Barrandovský most, tak i návažná kapacitní komunikace stoupající směrem k Barrandovskému sídlišti, které začalo vznikat až v roce 1981. Zdroj: ČTK

Přetlak v centru

Že se s dopravou v hlavním městě „něco musí stát“, bylo patrné už v průběhu 60. let a v následující dekádě se bagry a tatrovky skutečně činily. Naléhavě bylo potřeba vyřešit především situaci v samotném centru metropole. Křivolakými ulicemi vhodnými spíš pro rudolfínské kočáry se pomalu proplétaly auta a nákladáky přijíždějící do Prahy ze všech směrů.

Motoristé směřující z jihu či jihovýchodu na sever se museli v dlouhých kolonách prodírat po pražských nábřežích, Nuselským údolím či Malou Stranou, ti, kteří přijížděli do Prahy od východu, se zase mačkali na starém Žižkově či ve Vysočanech, kde se střetávali s Ústečáky přijíždějícími do města těsnými klíčovskými serpentinami či po starém (do roku 1980) mostu Barikádníků, po kterém jezdily do roku 1975 i tramvaje. Nejinak tomu bylo i v jiných částech města, kde se husté emise dštící vozidla vzájemně brzdila s autobusy a tramvaji MHD.

Kritického bodu dostoupila situace v roce 1971, kdy se poměr počtu aut a prostupnosti vozovek dostal na samou hranici udržitelnosti. V průběhu let sice počet aut v centru vlivem různých okolností (několikrát zvýšení cen benzínu, nová dopravní opatření, výstavba metra, zákonná omezení aj.) sice pozvolna klesal, bylo ale jasné, že bez velkých dopravních staveb situace brzy začne být opět katastrofická.



Základní komunikační skelet z roku 1974

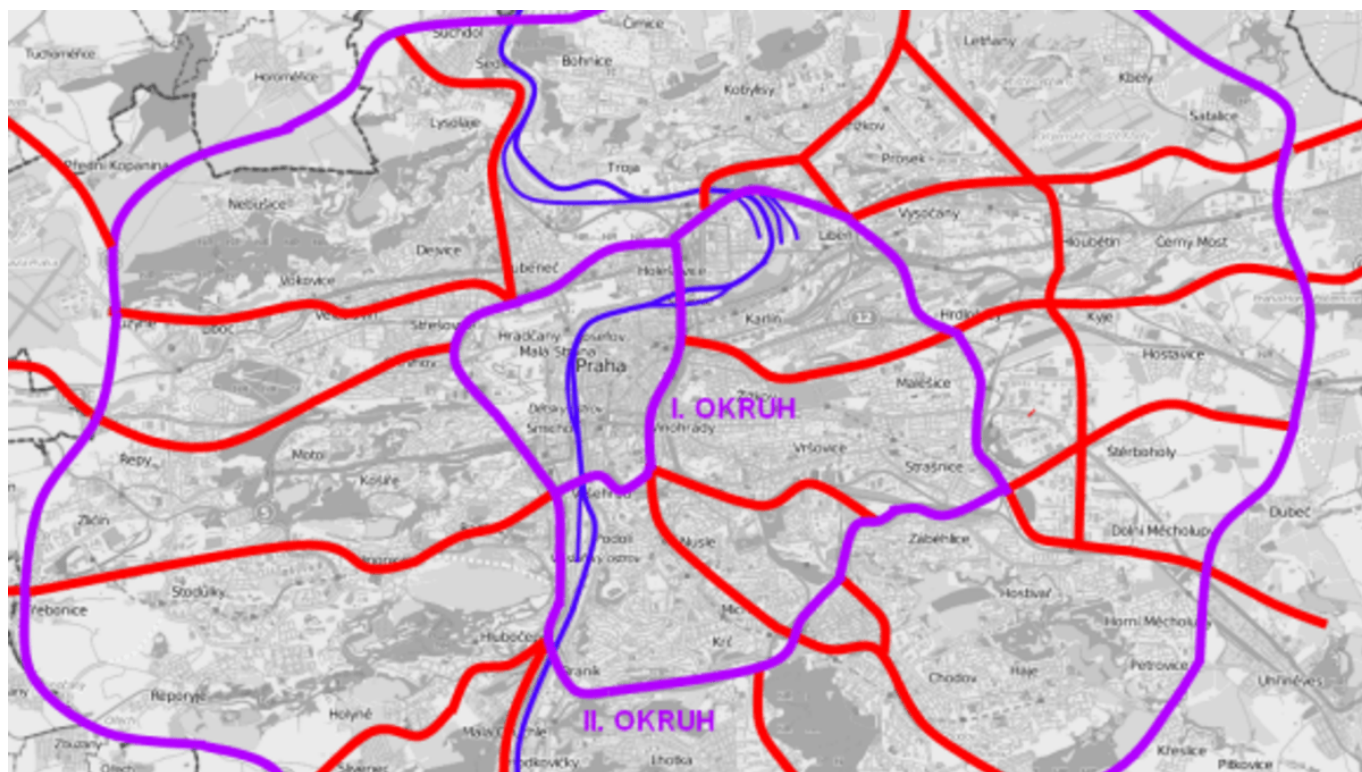
Roštový systém a všemocný ZÁKOS

Po různých předválečných plánech se první skutečně ucelená dopravní koncepce hlavního města Prahy se datuje až do roku 1964, kdy byl schválen takzvaný roštový systém. Jak název napovídá, jeho jádrem byly tři severojižní a dvě východozápadní magistrály roztínající kompaktní město a doplněné několika tangentami a radiálami. Nevelkými úpravami a rozšířením se z něj v roce 1974 oficiálně stal ZÁKOS (základní komunikační skelet), který mimo jiné reagoval na rozšíření metropole o desítky obcí ležící do té doby za její hranicí.

ŽÁKOS byl založen na koncepci celkem devíti roštových radiál, které by propojovaly vnější a střední okruh. Uvnitř středního okruhu se pak měly křížit dvě magistrály: Severojižní a uvažovaná Východozápadní, jejíž součástí měl být silniční most na Výtoni a která měla propojovat Radlickou a Strašnickou radiálu. Husitská a Koněvova ulice měly být přeměněny na Žižkovskou radiálu vedoucí až k Bulharu. Kvůli budování komunikací měla být srovnána se zemí polovina Žižkova a Nuslí a část Smíchova. Většina okruhů a radiál měla být vedena povrchově – město by tak v rozmezí maximálně každých tří kilometrů protínala dálnice.

Cílem ZÁKOS bylo zejména nejjednodušším způsobem vyřešit technicky dopravní funkce města s prioritou principu „nejkratší cestou k cíli“ a s doprovodnou argumentací zvýšit cestovní rychlost, snížit spotřebu pohonných hmot, počet nehod a hluchost apod.

Kromě proslulé a kontroverzní Severojižní magistrály a některých návazných komunikací však systém zamýšlený k dokončení v roce 2000 nebyl nikdy zcela realizován. Úplné asanaci díky sametové revoluci a různým občanským iniciativám už na sklonku 80. let unikly celé městské čtvrti a dopravní plánování po roce 1990 přece jen dostalo humánnější podobu.



Základní komunikační skelet z roku 1974

Z centra na periferii

S dokončením Severojižní magistrály v roce 1980 a propojení brněnské dálnice s výpadovkou na Ústí nad Labem se sice postupně podařilo vrátit míru intenzity provozu v centru na úroveň roku 1959, kapacitní komunikace, která brutálně rozřízla širší střed města a izolovala mimo běžný dosah budovy Národního muzea, Smetanova divadla (dnes Státní opera) či Hlavního nádraží, však nepřetržitý provoz aut i kamionů odvedla jen o kousek dál. Příliš navíc neřešila proud dopravy v jiném směru než severojižním.

Cesta k nejvytíženější křižovatce v Česku

Čím dál naléhavější byla výstavba Městského okruhu, který by v první fázi propojil východní směr se západním, tedy především dálnici D1 s chystanou autostrádou na Plzeň a dále k hranicím se Západním Německem. Klíčová byla v tomto směru otázka přemostění řeky Vltavy v prostoru pod Barrandovskou skálou – nejbližším silničním mostem přes Vltavu v jižní části Prahy byl až lokální most Závodu míru na Zbraslavi, v opačném směru úzký Palackého most s tramvajovým provozem na dohled historického centra.

Místo, kde dnes stojí Barrandovský most, je spojnicí břehů odedávna. Už před třemi stovkami let tady při obléhání Prahy nechal pruský král Fridrich II. postavit pontonový most. Po první světové válce dokonce vznikl velkorysý projekt dvou mostů nad sebou. Tento „dvoupatrák“ měl v „přízemí“ spojit Hlubočepy s Braníkem a „o patro výše“ Dívčí hrady s Kavčími horami. Na začátku druhé světové války už existovalo neuvěřitelných 21 záměrů, jak zde Vltavu přemostit. Ale to už se přešlo k řešení jediného mostu. Některé modely počítaly i s navazujícími tunely pod Barrandovskými terasami. V srpnu 1976 nicméně město nakonec vybralo variantu šikmého přemostění.

Přípravné práce začaly v roce 1978, přičemž jižní polovina mostu byla zprovozněna 20. září 1983, severní až v roce 1988. Most byl postaven jako šestipolový spojitý nosník z předpjatého betonu podle návrhu inženýrů Jiřího Hejnice, Pavla Tripala a architekta Karla Filsaka, mimo jiné autora Hotelu Intercontinental a mnohých dalších výrazných staveb. Pro svou složitou půdorysnou dispozici byl betonován na skruži.

Kromě existující Strakonické ulice bylo nezbytné na most postupně navázat jak první část Jižní spojky od brněnské dálnice na Chodově k novému mostu údolím Kunratického potoka, tak postavit přivaděč k plzeňské dálnici směřující prudce vzhůru těsně pod slavnými Barrandovskými terasami. Nejen na nich skorovenkovská idylka tohoto místa s rokem 1985, kdy byly oba zmíněné tahy zprovozněny, nadobro skončila. Nové kapacitní komunikace přivedly intenzivní dopravu i do idylického údolí Kunratického potoka nebo na hranu Prokopského údolí a zemědělských obcí Holyně či Slivenec.

Intenzita dopravy v Praze roste

Zatímco v roce 1988, kdy byl Barrandovský most v plném rozsahu dokončen, bylo v Praze registrováno 407 037 motorových vozidel (*zdroj: Ročenka Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy 1989*), v roce 2020 v metropoli jezdilo už 1 160 982 aut, z toho většina osobních.

Pokud jde o samotný Barrandovský most, v době svého úplného dokončení (1988) po něm denně projíždělo jen 21 950 aut mezi šestou až 22 hodinou, což novinku řadilo až na čtvrté místo v zatíženosti pražských mostů – vedl most Nuselský (tehdy Klementa Gottwalda) s úhrnem 52 500 vozidel. Tato čísla však s otevřením západních hranic po roce 1990 strmě rostla až do roku 2009.

Jestliže před dokončením jižní části Pražského okruhu projížděla přes Barrandovský most většina tranzitu ve směru východ-západ, po převedení kamionové a další dopravy na Pražský okruh v roce 2010 klesla zátěž krátkodobě na 80 tisíc vozidel. Později se ovšem opět zvýšila na 136 tisíc aut denně v roce 2014 a Barrandovský most se opět stal nejvytíženější českou komunikací. Tento trend pokračoval až do dnešních dnů, kdy jej využívá zhruba 144 tisíc motoristů denně. Po 34 letech intenzivního provozu (v případě jižní poloviny dokonce po 38 letech) je tedy velká rekonstrukce opravdu na místě.

Autor: Michal Borský

[ZDROJ](#)