

REKONSTRUKCE BARRANDOVSKÉHO MOSTU JE ZA SVOU POLOVINOU

Praha 20. července 2022 – V pondělí 16. května 2022 se naplno rozjely práce na dopravně i technicky nejnáročnější stavbě století, na Barrandovském mostě. Technická správa komunikací (TSK) prostřednictvím svého dodavatele, společnosti PORR, provádí nezbytnou rekonstrukci nosné konstrukce mostu, která plynule navázala na opravu pilířů v minulých letech. Práce na první etapě jsou nyní za svou polovinou a vzhledem k náročnosti stavby je třeba operativně upravovat a doplňovat některé postupy prací. Po celkové rekonstrukci se životnost mostu prodlouží o desítky let a zvýší se i jeho únosnost a zatížitelnost.

„Máme odvahu řídit Prahu správně. Kromě zahájení stavby metra D, rekonstrukce městských bytů nebo stavby několika nových tramvajových tratí to potvrzuje právě i desetiletí očekávané zahájení oprav Barrandovského mostu. Na to neměly předchozí politické reprezentace dostatek odvahy. Díky pečlivé přípravě, informování obyvatel a dobré koordinaci se však žádný dopravní kolaps nekonal. Těší mě vést naše město správným směrem, naslouchat potřebám Pražanů a pracovat pro ně,“ uvedl Zdeněk Hřib, primátor hlavního města Prahy.

„Rozsáhlá oprava století, kterou rekonstrukce Barrandovského mostu bezesporu je, vyžaduje kromě precizní přípravy také umět se přizpůsobit okolnostem. Během rekonstrukce jsme s TSK schopni i pružně reagovat na nová zjištění. Chceme most opravit co nejlépe a využít všechny moderní technologie, které nabízí 21. století. Díky tomu jsme schopni vylepšit původní projekt, aby pražští řidiči získali vyšší zatížitelnost, životnost i voděodolnost Barrandovského mostu, který je nejvytíženější most v České republice. Denně po něm jezdí 144 000 aut a musíme využít každé příležitosti, jak jej vylepšit, aby mohl bezpečně sloužit co nejdéle to půjde. Zároveň uděláme vše pro to, abychom vše stihli v termínu. Jsme připraveni nasadit i třetí stavební směnu, aby nedošlo k žádným průtahům,“ uvedl Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady TSK.

CO SE NA BARRANDOVSKÉM MOSTĚ ZA DVA MĚSÍCE PODAŘILO

Přímo na mostě i na rampě z ulice Strakonická již proběhly všechny „tvrdé“ práce, tedy například frézování vozovkového souvrství, bourání samotné rampy, řezání mostní konstrukce a následné odstranění mostních říms. V tuto chvíli dochází k výměně mostních ložisek a zároveň probíhá betonáž deviátorů přímo v komoře nosné konstrukce. Dále se provrtávají příčníky pro vedení nových tras předpínacích kabelů.

Novinkou, která vzešla z požadavků nalezení nejlepšího technického řešení nadměrné tloušťky vozovkového souvrství na mostě, je použití ultra vysokohodnotného betonu s rozptýlenou výztuží (UHPFRC – jedná se o obdobný materiál, který se využívá u stavby Štvanické lávky). Ten neslouží jen jako vyrovnávací vrstva samotné mostovky, ale hlavně spolupůsobí se starým betonem nosné konstrukce a díky tomu se zvyšuje únosnost a zatížitelnost mostu. Výrazně také ochrání nosnou konstrukci před zatékáním vody. Použitím speciálního betonu se prodlouží životnost mostu o desítky let. Trvanlivost tohoto speciálního materiálu je totiž i více než 200 let a je několikrát pevnější než klasický beton, proto se hodí pro velmi vytížené konstrukce, což Barrandovský most, po kterém denně proudí 144 000 aut, bezpochyby je.

Na strakonické rampě proběhla betonáž nových hlav pilířů, osazení nových ložisek, betonáž zdi a konzole chodníku nábrežní zdi, montáž podpěrné konstrukce a bednění mostovky s armováním a ukládání předpínacích kabelů. V následujících dnech již proběhne betonáž nové nosné konstrukce.



JAKÉ HLAVNÍ PRÁCE NÁS JEŠTĚ ČEKAJÍ

Na hlavním mostě je potřeba dokončit vyrovnávku mostovky zmíněným vysokohodnotným betonem UHPFRC a následně se na most začne vracet jeho vybavení, tzn. izolace, římsy, odvodnění, zábradlí a zádržný systém, vozovky, portály, dopravní značení a další nezbytné části nosné konstrukce. U strakonické rampy se budou po betonáži nosné konstrukce stavět římsy a vracet mostní vybavení, tedy izolace, odvodnění, konstrukce vozovky, svodidel a zábradlí.

JAKÉ PRÁCE PROBĚHLY NAD RÁMEC PLÁNOVANÉHO HARMONOGRAMU

U strakonické rampy probíhají práce podle stanoveného harmonogramu, a to pouze s minimálními změnami. U hlavního mostu byla velká změna při frézování. Zhotovitel musel odfrézovat větší část původní vozovky, kdy namísto původně plánovaných 13 centimetrů odstranil přibližně 25 až 30 centimetrů vozovkového souvrství. Aby se neměnila niveleta mostu, pracuje se s návrhem vyrovnání na mostě s použitím vysokohodnotného betonu UHPFRC. Všechny navazující práce, zejména spojené s vybavením mostu, se tak musely přeplánovat do aktuálního harmonogramu.

Dále zhotovitel při provrtávání pilířových příčniců pro vedení nových předpínacích kabelů zjistil, že smyková nosná výztuž je vedena částečně v jiné poloze oproti zadávacímu projektu a musel proto operativně upravovat postup vrtání. Tím došlo k částečnému zpomalení předpokládané rychlosti stavebních prací.