

# PLÁNOVANÉ MOSTNÍ KONSTRUKCE NA PRAŽSKÉM DÁLNIČNÍM OKRUHU PROJEKTOVANÉ NA PŘELOMU TŘICÁTÝCH A ČTYŘICÁTÝCH LET 20. STOLETÍ

## PLANNED BRIDGE STRUCTURES ON THE PRAGUE HIGHWAY RING ROAD DESIGNED AT THE TURN OF THE 1930S AND 1940S

Tomáš Janda

V příspěvku jsou blíže představeny okolnosti vzniku návrhů čtyř dálničních mostů, které byly již před více než 80 lety projektovány jako součást vnějšího dálničního okruhu Prahy.

The paper presents the circumstances of the design of four highway bridges, which were designed more than 80 years ago as part of the outer ring road of Prague.



1a



1b



2

1 a) Pražský dálniční okruh – návrh z roku 1939, b) německá, tzv. tangentsní, varianta 2 Kresba původní varianty dálničního mostu u Suchdola z počátku roku 1939

1 a) Design of the Prague highway ring road from 1939, b) German, so-called tangent variant 2 Drawing of the original variant of the highway bridge near Suchdola from the beginning of 1939

První úvahy o budoucí realizaci silničního okruhu kolem Prahy pocházejí z roku 1929. Původně zamýšlený okruh měl odvádět dálkovou dopravu z pražských ulic a umožnit její plynulé pokračování ve všech směrech. Na tyto prvotní úvahy navázalo koncem třicátých let plánování dálničního okruhu, který byl po okupaci v roce 1939 částečně upraven dle německých požadavků. Již tehdy se počítalo s vedením dálnice a stavbou velkého mostu přes Vltavu u Suchdola. S touto realizací se ostatně počítá dodnes.

### Dálniční most u Suchdola

Hledání místa pro přemostění Vltavy na severním okraji Prahy probíhalo již v polovině třicátých let 20. století. Krajina a profil terénu nedávaly mnoho možností. Jako nejvýhodnější se jevil úsek Vltavy od Sedlce k Roztokám. Studium topografické mapy a pochůzkami po širším okolí obou břehů

bylo zvoleno místo asi 400 m severně od křižování povltavské okresní silnice s železniční tratí Praha–Kralupy mezi Sedlcem a Roztoky. Na levém břehu sledovala osa trasy obloukem úbočí mezi Suchdolem a Roztoky a přecházela Vltavu proti levému úbočí Draháňské rokly na svah Klebečnick. Niveleta mostu se předpokládala ve výšce 235 m n. m. Výška mostu nad normální hladinou řeky Vltavy v těchto místech (177 m n. m) by byla asi 58 m. Přejezd k mostu na levém břehu by byl asi v 3% spádu, na pravém břehu by následovalo 2,5% stoupání. Délka objektu za těchto poměrů by byla cca 600 m.

Další alternativou bylo umístění mostu asi 400 m proti proudu od první varianty přemostění, tj. 800 m od křižování trati Praha–Kralupy se silnicí. Trasa by nad pravým úbočím Draháňské rokly směřovala k pravému břehu Vltavy. Celková délka mostu měla být asi 700 m při výšce vozovky asi 73 m nad hladinou Vltavy. Konstrukce mostu by byla v tomto případě delší a vyšší, trasa však přímější a ztracený spád menší. I přes vyšší finanční náklad byla tato varianta shledána výhodnější než varianta první.

Intenzivním studiem map a pochůzkami v přírodě však byla jako nejvýhodnější vybrána další, tedy třetí varianta. Tento most by byl asi 500 m dlouhý a vozovka by se nacházela 55 m nad hladinou Vltavy. Pro překročení řeky byla vybrána trasa vedoucí mezi údolími Draháňského a Čimického potoka lokalitou Na zámkách.